



VYSOKÁ ŠKOLA BÁŇSKÁ – TECHNICKÁ UNIVERZITA OSTRAVA  
EKONOMICKÁ FAKULTA

KATEDRA MANAGEMENTU

Rozvoj cykloturistiky v mikroregionu Hodonínsko  
Development of Cycle Tourism in the Hodonínsko Microregion

Student:	Blanka Rajchmanová
Vedoucí bakalářské práce:	Ing. Jarmil Adamec, Ph.D.

Ostrava 2014

## Zadání bakalářské práce

Student: **Blanka Rajchmanová**  
Studijní program: B6208 Ekonomika a management  
Studijní obor: 6501R006 Ekonomika cestovního ruchu  
Téma: **Rozvoj cykloturistiky v mikroregionu Hodonínsko**  
**Development of Cycle Tourism in the Hodonínsko Microregion**

Zásady pro vypracování:

1. Úvod
  2. Metodika zpracování a cíl práce
  3. Základní pojmy cykloturistiky
  4. Charakteristika mikroregionu Hodonínsko
  5. Analýza cyklistické infrastruktury v mikroregionu Hodonínsko
  6. Návrhy budoucího rozvoje
  7. Závěr
- Seznam použité literatury  
Seznam zkratk  
Prohlášení o využití výsledků bakalářské práce  
Seznam příloh  
Přílohy

Seznam doporučené odborné literatury:


- DAVID, Petr, Věra DOBROVOLNÁ a Vladimír SOUKUP. *Slovácko – Hodonínsko*. Praha: S&D, 2005. ISBN 80-86899-01-2.  
HALADA, Andrej et al. *Na kole křížem krážem po Moravě a Slezsku*. Havlíčkův Brod: Fragment, 2007. ISBN 978-80-253-0331-3.  
RYGLOVÁ, Kateřina. *Cestovní ruch: soubor studijních materiálů*. 3. rozšíř. vyd. Ostrava: Key, 2009. ISBN 978-80-7418-028-6.


Formální náležitosti a rozsah bakalářské práce stanoví pokyny pro vypracování zveřejněné na webových stránkách fakulty.

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Jarmil Adamec, Ph.D.**

Datum zadání: 22.11.2013  
Datum odevzdání: 09.05.2014



  
Ing. Petra Horváthová, Ph.D.  
vedoucí katedry

  
prof. Dr. Ing. Dana Dluhošová  
děkanka fakulty

## **Čestné prohlášení**

Místopřísežně prohlašuji, že jsem celou práci, včetně všech příloh, vypracovala samostatně za použití uvedených zdrojů.

V Uherském Hradišti dne 9. 5. 2014

Rajchmanová

Podpis autora



## **Poděkování**

Ráda bych poděkovala vedoucímu mé bakalářské práce Ing. Jarmilu Adamcovi, Ph.D. za odbornou pomoc a konzultaci při vytváření této bakalářské práce.

## Obsah

1.	Úvod.....	4
2.	Metodika zpracování a cíl práce .....	5
3.	Základní pojmy cykloturistiky .....	7
3.1.	Cykloturistika .....	8
3.2.	Historie cykloturistiky .....	9
3.3.	Cyklistika a rekreologie.....	11
3.4.	Druhy cyklistické dopravy.....	12
3.5.	Druhy stezek pro cyklisty a jejich značení .....	13
3.6.	Typy cyklistických tras.....	17
3.7.	Typologie cyklistů .....	18
3.8.	Bezpečnost cyklistické dopravy .....	19
3.9.	Ekonomické nástroje a možnosti podpory cyklistické dopravy .....	22
3.10.	Projekty podporující cykloturistiku .....	24
4.	Charakteristika mikroregionu Hodonínsko .....	34
5.	Analýza cyklistické infrastruktury mikroregionu Hodonínsko.....	39
5.1.	Současný stav cyklistické infrastruktury .....	39
5.2.	Cykloturistická odpočívadla .....	51
5.3.	Plánované cyklostezky/cyklotrasy.....	57
5.4.	Výsledky dotazníkového šetření.....	63
5.5.	SWOT analýza cyklistické infrastruktury mikroregionu Hodonínsko .....	73
6.	Návrhy budoucího rozvoje.....	75
7.	Závěr .....	83

# 1. Úvod

Dvě kola, dva pedály, řídítka a sedlo. I takhle jednoduchý může být technický vynález. A když k tomu navíc přidáme své dvě nohy na šlapání, ruce k řízení a oči k pozorování světa kolem, o zábavu a zdravý pohyb je postaráno. Možná právě tato jednoduchost dodává jízdě na kole takový půvab. Je až neuvěřitelné, že kolo patří ke každodennímu životu opravdu po celém světě, z Asie přes Evropu až po Ameriku. Říká se, že ten, kdo se na kole jednou naučil jezdit, už to nikdy nezapomene. Pro někoho je kolo dopravním prostředkem a pro jiného sportovním náradím na silnici i v terénu. Dále jsou tu tací, kteří na něm poznávají krajinu, hledají klid na duši a utíkají od přetechnizované civilizace. Na kole jezdí stále více lidí a všichni mají jedno společné – ekologicky šetrné cestování za poznáním. I v České republice se zájem o cykloturistiku rozšiřuje a od devadesátých let je jednou z nejvyhledávanějších sportovních aktivit. Svůj vliv na to má také stále se zvyšující kvalita kol a jejich dostupnost.

Cykloturistika se tak stává významným odvětvím cestovního ruchu. O podporu tuzemské cykloturistiky se snaží vládní agentura pro podporu cestovního ruchu Czechtourism s projekty Krásná země a Kudy z nudy. Významný podíl na rozvoji cykloturistiky má také Nadace Partnerství, podporující vznik „Zelených stezek Greenways“ a projekt certifikace služeb pro cykloturisty „Cyklisté vítáni“. I provozovatelé železniční dopravy poskytují pro přepravu cyklistů výhodné podmínky. A nakonec také podnikatelé v cestovním ruchu zjistili, že cykloturisté jsou pro ně lákavou klientelou.

Jízda na kole je nejen formou aktivního odpočinku, ale i způsob odreagování se od každodenních starostí. V poslední době zažívá cykloturistika výrazný rozvoj a i z tohoto důvodu si autorka této práce toto téma zvolila.

Pro zpracování práce byla vybrána oblast Hodonínska, ke kterému má autorka úzký vztah. Mikroregion Hodonínsko poskytuje svými podmínkami ideální místo pro cykloturistiku. Nabízí krásnou přírodu, zvlněnou krajinu vinic, sadů, úrodná pole i písčité borové a dubové lesy v rovinaté krajině podél toku řeky Moravy.

## 2. Metodika zpracování a cíl práce

Základem úspěchu každé odborné a výzkumné práce je vhodně zvolená metodika výzkumu a postupu zpracování. Ta nám zajistí a získá vstupní informace, které nám později poslouží k odpovídajícímu stanovení cíle práce. Proto je velice důležité věnovat pozornost této problematice již na začátku zpracování.

Při tvorbě bakalářské práce se vychází ze shromažďování primárních a sekundárních dat. V rámci primárního výzkumu jsou zkoumaná data shromažďována nově, za účelem získání řešení šitého na míru. Ta byla získána pomocí dotazování. Byl vytvořen dotazník v písemné i elektronické podobě dostupný pro vyplnění ve vybraných penzionech v regionu a na internetu. Byl proveden také terénní výzkum na vytipovaných cyklotrasách a cyklostezkách. Sekundární informace byly získány převážně studiem odborných knižních publikací a průvodců, internetových zdrojů a z podkladů získaných v informačních centrech regionu.

Při zpracování bakalářské práce byly použity zejména tyto metody:

- abstrakce - rozlišení informací a výběr pouze těch podstatných;
- analýza - rozčlenění skutečností na dílčí části za účelem lepšího prozkoumání a pochopení jejich souvislosti, jak jsou vzájemně provázány a jak na sebe navazují;
- dedukce - při níž jsou z určitých předpokladů vyvozeny závěry;
- komparace - srovnání jednotlivých jevů s cílem vybrat nejvhodnější doporučení;
- syntéza - při které je po získání všech potřebných informací dána celá bakalářská práce dohromady tak, aby na sebe jednotlivé části logicky navazovaly, práce byla celistvá a přinášela hledané odpovědi.

Práce je členěna na dva větší celky, teoretickou část a praktickou. Teoretická část je věnována cykloturistice jako celku. Jsou zde vymezeny základní pojmy cykloturistiky, historie, rozdělení cyklistů, charakteristika cyklostezek, cyklotras a jejich značení. Praktická část je zaměřena na analýzu cyklistické infrastruktury a její využití na Hodonínsku. V úvodu této části je zájmové území charakterizováno. Další část kapitoly je zaměřena na stav cyklistické dopravy v této oblasti. Pozornost je věnována také plánovaným cyklostezkám, způsobu jejich financování a překážkám, které brání jejich budování. Dále byl proveden marketingový výzkum pomocí dotazování. Na základě získaných informací byla vytvořena SWOT analýza. V souvislosti s nasbíranými daty byly vyvozeny návrhy rozvoje.

Cílem této bakalářské práce je analyzovat stav cyklistické dopravy v mikroregionu Hodonínsko a na základě dotazníku a vytvořené SWOT analýzy se pokusit navrhnout možná doporučení k rozvoji cykloturistiky v mikroregionu.

### 3. Základní pojmy cykloturistiky

Cestovní ruch je významný společensko-ekonomický fenomén jak z pohledu jednotlivce, tak společnosti. Představuje největší pohyb lidské populace za rekreací, poznáváním a naplněním vlastních snů. Ve světovém měřítku patří vedle obchodu s ropou a automobilovým průmyslem ke třem největším exportním odvětvím. Cestovní ruch je průřezovým odvětvím, má úzkou vazbu na služby z různých hospodářských sektorů. Odvětví cestovního ruchu má významný dopad na regionální rozvoj, na trh práce, malé a střední podnikání, služby obchodu, kultury, dopravy, na infrastrukturu a životní prostředí.

Na základě motivace účastníků cestovního ruchu, tj. účelu, pro který cestují a pobývají přechodně mimo místo svého obvyklého bydliště, jej můžeme rozdělit na rekreační cestovní ruch, sportovní cestovní ruch, dobrodružný cestovní ruch, myslivecký a rybářský cestovní ruch, náboženský cestovní ruch, lázeňský cestovní ruch, zdravotní cestovní ruch, obchodní cestovní ruch, kongresový cestovní ruch a stimulační cestovní ruch. [5]

Součástí sportovního cestovního ruchu je např. turistika. Rozvoj tělesné kultury je důležitou složkou životního režimu člověka, která využívá pohybovou aktivitu k optimálnímu psychickému a fyzickému stavu. Tělesnou kulturu dělíme na základní subsystémy:

- tělesnou výchovu
- sport
- pohybovou rekreaci
- turistiku
- rehabilitaci pohybem
- pohybové umění

Turistika je druh cestovního ruchu, kdy se účastník pohybuje vlastní silou (případně s využitím síly zvířat), nemotorizovaně. Jde tedy o aktivní formu účasti návštěvníků na cestovním ruchu. Typický je pobyt v přírodě a často také jednodušší způsob ubytování a stravování. Cílem turistiky je poznání přírodních a společenských poměrů ve vybrané oblasti.

Turistiku můžeme podle způsobu realizace ve vztahu k organizovanosti rozlišovat na organizovanou turistiku a neorganizovanou turistiku. Formami turistiky jsou například pěší turistika, cykloturistika, horská turistika, vysokohorská turistika, jezdecký cestovní ruch,

jeskynní turistika, krasová turistika, lesní turistika, dobrodružný cestovní ruch, vodácká turistika, běh na lyžích aj. Termín turistika, který byl odvozen od slova túra, se často nesprávně používá i pro označení činností, v nichž pohyb vlastní silou nepřevažuje nebo není jejich hlavním smyslem. Tyto činnosti by měly být označovány jako cestovní ruch (případně turismus) např. nesprávně kongresová turistika (přesněji autoturismus), udržitelná turistika (přesněji udržitelný cestovní ruch) apod.

Aby se turistika nestávala pouze cestovním ruchem a nebyla tak jen pasivní, musí se klást důraz na vyváženost mezi poznávací a fyzickou složkou. Příroda nám nabízí velké možnosti smyslového vnímání. Turistika tedy rozvíjí smysl pro krásu a citové vjemy, poskytuje mnoho příležitostí k výchově kladných morálních vlastností a tvoří základ při zotavování osob všech věkových kategorií. [14][10]

### **3.1. Cykloturistika**

Jde o moderní formu cestovního ruchu, jejíž aktivity jsou spojeny s cestováním zaměřeným na poznávání přírodních a společenských zajímavostí v určité oblasti na kole, nejčastěji pomocí speciálně upraveného cestovního kola (trekkingové kolo) nebo horského kola. Přeprava na kole však není jenom prostředkem, ale zároveň sama o sobě i jedním z motivů účasti na cestovním ruchu. Motivem pro výběr této formy turistiky může být také touha po pobytu v přírodě, sportování, pohyb a snaha trávit dovolenou bez auta.[3]

Cykloturistika je jednou z forem sportovní turistiky. Sport se stává stále větší součástí moderního životního stylu. Dá se říct, že právě jízda na kole zažívá ve světě určitou renesanci jako dopravní prostředek i jako nedílná součást životního stylu. Nejenom že je tento typ rekreace zdravý (pohyb v přírodě), ekologický (neznečišťujeme okolí skleníkovými plyny) a bezpečný (50x bezpečnější než jízda v automobilu), ale také nezanedbatelným způsobem přispívá k rozvoji venkova. V posledním období se zvyšuje kvalita služeb pro cykloturistiku, budují se cyklostezky, cyklotrasy, fungují cyklobusy a půjčovny kol v železničních stanicích. Řada cestovních kanceláří začala nabízet produkty související s cykloturistikou – např. různé typy poznávacích cykloturistických zájezdů. Cestovní kancelář pak musí mít dokonale připravenou trasu, a to nejen chronologicky, ale i topograficky. [12]

Cykloturistiku lze rozdělit dle prostředí, v němž ji budeme provozovat. S tím souvisí i použití různých druhů kol:

- silniční kola – pro cykloturistiku prováděnou na silnicích

- horská kola – speciálně upravená kola určená pro pohyb v terénu
- trekingová kola – mezistupeň mezi oběma předchozími, určená pro zpevněné komunikace, do terénu se příliš nehodí
- city bike – pro městskou cykloturistiku

Z hlediska vlastního provozování cyklistiky lze stanovit základní kategorie:

- Rekreační cyklistiku. Forma cyklistiky prvoplánově související se zdravotním aspektem této pohybové činnosti, která je velmi úzce propojena s cykloturistikou. Je prováděna obvykle v mimoměstském, případně příměstském prostředí.
- Hobby cyklistiku. Sem patří MTB sportovní jezdci (tzv. bikeři) výkonnostních ambic, bez sponzorského zázemí.
- Vlastní cykloturistiku. Jediná ze všech uvedených kategorií plně naplňuje tři základní složky turistiky – pohybovou, odborně technickou a poznávací. Do této kategorie spadá největší část populace, je vhodná pro všechny věkové i sociální skupiny. Bývá prováděna v mimoměstském i městském prostředí. [10]

V České republice existuje hustá síť cyklistických tras, v drtivé většině značených jednotným značením Klubu českých turistů. Vedle toho lze narazit na nejrůznější lokální cyklistické značení. Cyklisté také často využívají i vhodné úseky pěšího turistického značení. Některé ze značených cyklistických tras byly vytyčeny jako tematické, a mají proto svá jména, např. Jantarová stezka, Moravské vinařské stezky apod. Ačkoliv mají často ve svém názvu slovo „stezka“, jedná se v mnoha případech jen o trasy vedené po různých typech komunikací, nikoliv však po speciálních komunikacích určených pro cyklistiku. [4]

### **3.2. Historie cykloturistiky**

Cykloturistika se mohla rozvíjet až po rozšíření přepravního prostředku – kola. Dalším limitujícím faktorem byl stav společnosti, která až v době poměrně nedávné poskytla jednotlivci možnost pořízení kola jako dopravního prostředku, a také dostatek volného času. K sestrojení vozidla podobného kolu a poháněného odrazem lidských nohou od země došlo pravděpodobně již ve starověkém Egyptě – svědčí o tom kresby ze 14. století př. n. l. Mohli bychom hledat důvody, proč podobný projekt uvedli do života až lidé v 19. století. Zřejmě ani návrhy geniálního středověkého myslitele a umělce Leonarda da Vinci nebyly ve své době příliš životaschopné, protože cesty byly špatné, kůň celkem dostupný a lidská chůze rychlejší.



Těžko tedy můžeme říci, že velociped (první šlapací kolo) pochází až z 19. století. Byl v něm však zcela jistě patentován. [13]

Za datum zrodu moderního kola se považuje rok 1817, kdy bylo vynalezeno dřevěné jízdní kolo bez šlapadel. Představil ho bádenský lesmistr Karl Rais v Mannheimu. Tento stroj byl po něm později pojmenován draisima. Kolo procházelo celé 19. století vývojem směřujícím ke zlepšení jízdních vlastností a ovladatelnosti. Jako první doplnil přední kolo o šlapací kliky francouzský mechanik Ernest Michaux. Šlapací kolo, nazývané „velociped“ (z latinského *velox* = rychlost a *pedes* = nohy), se pohybovalo významně rychleji a s vynaložením menší síly než draisima, protože již nebylo třeba se odrážet od země. Ale příliš pohodlná jízda na kolech obitých železem přece jenom nebyla. Aby Michaux alespoň minimálně zvýšil komfort jízdy, zmenšil zadní kolo a upevnil nad ním sedlo na třmen, který měl odpružit největší nárazy. Úspěch tohoto opatření však nebyl nijak převratný a není divu, že tento stroj dostal v Anglii přezdívku „Boneshaker“ neboli „kostitřas“.

Vedlejší efekt odpružení měl ale pro další rozvoj podstatný význam: když se zvětší poháněné kolo, lze při stejném počtu šlápnutí urazit delší vzdálenost. Tyto úvahy vedly ke stavbě vysokých kol, která měla přední kolo značně větší než zadní. Funkce zadního kola byla jen podpůrná. Za vynálezce vysokého kola je považován Angličan James Starley. Jejich vývoj a rozšíření znamenaly první cyklistický „boom“. Dalšími dvěma vynálezy, které ovlivnily zejména pohodlnost jízdy na kole, byla pneumatika naplněná vzduchem pana Dunlopa, která byla montována přímo na ráfek kola a nedala se opravit, a její „mladší sestra“ snímatelná pneumatika bratří Michelinů, kterou předvedli v roce 1891.

Na přelomu 19. a 20. století sestrojil John Kemp Starley, synovec vynálezce vysokého kola, bezpečné nízké kolo Rover, které mělo rám lichoběžníkového tvaru, šlapací kliky a převod řetězem. Odmyslíme-li si další technické doplňky současných kol, uchoval se tento tvar do dnešních dnů.

V současné době je kolo nejenom vynikajícím dopravním prostředkem, sportovní disciplínou, ale také zdrojem zábavy a prostředkem rekreačního sportování. Každý rok se po celé republice pořádá řada cykloakcí pro širokou veřejnost a cyklomaratónů. Výsledky cyklistických výprav a závodů lze uložit do počítače díky cyklocomputerům, které nabízejí celou řadu funkcí od zaznamenávání ujeté vzdálenosti po frekvenci šlapání. Místo mapy mohou posloužit cyklonavigátory (NaviiOn) pracující na principu GPS (Global Positioning

System). Cykloturistům slouží značené cyklostezky a cyklotrasy. Rekreační oblasti se snaží vyjít vstříc vyznavačům tohoto sportu, a tak vznikají půjčovny kol, cyklobusy apod. [11][6]

### 3.3. Cyklistika a rekreologie

Pohled na spojení cyklistiky, její potřebné doprovodné infrastruktury a rekreologie.

#### Volný čas

Definice praví: „Volný čas je doba, kdy člověk koná činnosti podle své vůle takovou intenzitou, aby si odpočinul, bez záměru produktivity pro prospěch společnosti.“ Volný čas je mimopracovní doba osvobozená od času práce a dojíždění na místo pracoviště.

Můžeme definovat tři základní funkce volného času:

- Odpočinek (délassement), zotavení, preprodukce pracovní síly. Volný čas osvobozuje od únavy, odstraňuje fyzické nebo psychické poruchy vyvolané napětím, výkonem povinností a práce.
- Rozptýlení (diverissement), zábava, kompenzace, únik z monotónnosti práce.
- Rozvoj osobnosti (développement) fyzický, kulturní a sociální.

#### Cestovní ruch

Formy cestovního ruchu:

- Oddychový cestovní ruch
  - Rekreační cestovní ruch
  - Sportovně turistický cestovní ruch
  - Lázeňsko léčebný cestovní ruch
- Kulturně poznávací cestovní ruch
- Zaměstnanecký cestovní ruch (veletrhy, výstavy)
- Zvláštní formy cestovního ruchu (lov, sportovní soutěže)

Sportovně turistický cestovní ruch zahrnuje krátkodobé i dlouhodobé pobyty se sportovní náplní s cílem udržet a posílit kondici člověka. Člení se na:

- Pěší turistiku
- Cykloturistiku
- Vodní turistiku
- Horskou turistiku

## **Cyklistika a rekreace**

Spojitosť rekreologie a cyklistické dopravy má po vyjmenování uvedených definicí průnik ve všech jejich formách. Cykloturistika je marketingovým tahem v mnoha regionech, zejména co se letních aktivit týká. Je nezbytné vnímat jednotlivé prvky provázanosti mezi politiky, občany, podnikateli. Důležitá je celistvosť jednotlivých forem cestovního ruchu a také jejich provázanosť. Potřebné jsou nejen cyklistické komunikace, orientační systémy, doprovodná infrastruktura a služby, ale také lidé, kteří tyto aktivity tvoří a obhospodařují. Základem všeho je dobře zvolená rozvojová strategie a její následné a důsledné dodržování. Při tvorbě cyklostezek je potřeba pamatovat také na místního občana, který je každodenním uživatelem stezky např. při cestě do zaměstnání, do školy. I tato cesta může být svobodným rozhodnutím občana a tedy počínem k udržitelnému zdravému životnímu stylu a k trvale udržitelnému rozvoji rekreologických aktivit. [7]

### **3.4. Druhy cyklistické dopravy**

Jízdní kolo je variabilní prostředek dopravy využitelný v různorodém prostředí a k různým účelům. Druhy cyklistické dopravy z hlediska plnění převažující funkce:

#### **Dopravní**

Jízda na kole je přepravou k cíli sloužící především ke každodenní dopravě do zaměstnání, do školy a za občanskou vybaveností. Vyznačuje se nenáročností na co nejkratší spojení. Každodenní cyklisté jsou obvykle znalí situace v provozu na pozemních komunikacích a jezdí většinou jednotlivě. Využití jízdního kola není tolik závislé na počasí.

#### **Turisticko – rekreační**

Cílem je zde samotná jízda na kole. Zahrnuje především dopravu za cíli mimo zastavěná území. Nevadí menší zajižděky, jsou-li navíc zpestřeny umístěním v atraktivním prostředí. Typickými představiteli jsou víkendoví cyklisté. Tomu je třeba přizpůsobit návrh trasy, zejména sloučení s jinými druhy dopravy. Je závislá na příznivém počasí. Cyklisté jezdí jednotlivě, ale častěji i ve skupinách.

#### **Sportovní**

Jízda na kole je prostředkem pro zvyšování sportovní výkonnosti. Cyklisté využívají pro sportovní jízdu zpravidla motoristických komunikací, na kterých mohou dosahovat

vyšších rychlostí nebo speciálních závodních drah (bikros, freestyle apod.). Pro sportovní jízdu nejsou překážkou ani strmější stoupání. [17]

### **3.5. Druhy stezek pro cyklisty a jejich značení**

Ministerstvo pro místní rozvoj podporuje rozvoj cykloturistiky rovněž formou přímé dotace občanskému sdružení Klubu českých turistů, které na území České republiky koordinuje celou síť turistických a cyklistických tras. KČT dbá o výrobu a instalování značek a směrovek podél cyklotras a zabezpečuje jejich údržbu na celém území České republiky ve spolupráci s regionálními zástupci KČT a sponzory. Další dotace na údržbu cykloznačení poskytují kraje. Zásady pro orientační značení na cyklistických trasách stanovují základní podmínky pro užití, provedení a umístění prvků orientačního značení na pozemních komunikacích, které jsou určeny pro provoz cyklistů.

Prvky orientačního značení na cyklistických trasách jsou příslušenstvím silnice a místní komunikace, ve smyslu §13, písmene b), zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.

Prvky orientačního značení na cyklistických trasách jsou návěští v zájmu veřejné bezpečnosti podle §71 odst. 5 zákona č. 50/1976 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů.

Značené cyklistické trasy se dělí na:

#### **Cyklostezky**

Podle Páskové a Zelenky (2012, s. 30) je cyklostezka: „Stezka pro cyklisty, vyhrazená a jiným dopravním prostředkům nepřístupná společná stezka pro cykloturistiku a in-line bruslaře. Jde o účelovou komunikaci se zpevněným povrchem a s výjimkou křižování se silnicemi je oddělena od frekventované silniční dopravy. Cykloznačky se umísťují stejně jako dopravní značky před každou křižovatkou nebo odbočkou cyklotrasy. Podpora vytváření a využívání cyklostezek (a také cyklotras a cykloturistických tras) společnostmi destinačního managementu, místními samosprávami a dalšími aktéry cestovního ruchu je součástí managementu mobility. Novým trendem jsou též tematické cyklostezky (naučná cyklistická geostezka a naučné cyklostezky např. křivoklátsko, slovácko, strážnicko).“

Vyznačení v terénu je provedeno svislým dopravním značením, při vyšších intenzitách nebo komplikovanějších poměrech je vhodné i vodorovné dopravní značení. Způsob značení cyklistických tras a stezek se řídí vyhláškou MDS č. 247/2010 Sb.

## Varianty:

### A. Stezka pro cyklisty (samostatná)

Pro obousměrný provoz liniová šířka minimálně 2,0 m; zúžení možná pouze lokálně a v odůvodněných případech. Její použití je povinné: „Je-li zřízen jízdní pruh pro cyklisty, stezka pro cyklisty nebo je-li na křižovatce s řízeným provozem zřízen pruh pro cyklisty a vymezený prostor pro cyklisty, je cyklista jich povinen užít" - Zákon 361/2000 Sb., § 57 Jízda na jízdním kole, odst. 1.



Obr. 3.1. Dopravní značky C 8a, C 8b.  
Zdroj: [www.vsechny-autoskoly.cz](http://www.vsechny-autoskoly.cz)

### B. Stezka pro cyklisty a chodce (smíšená)

Pro obousměrný provoz liniová šířka minimálně 3,0 m; zúžení možná pouze lokálně či v odůvodněných případech (např. v nezastavěném území).



Obr. 3.2. Dopravní značky C 9a, C 9b.  
Zdroj: [www.vsechny-autoskoly.cz](http://www.vsechny-autoskoly.cz)

### C. Stezka pro cyklisty a chodce (oddělená)

Pro obousměrný provoz liniová šířka minimálně 3,75 m (2,0 m pro cyklisty, 1,5 m pro chodce, 0,25 m bezpečnostní odstup včetně hmatného pásu); zúžení možná pouze lokálně a v odůvodněných případech. [24]



Obr. 3.3. Dopravní značky C 10a, C 10b.  
Zdroj: [www.vsechny-autoskoly.cz](http://www.vsechny-autoskoly.cz)

## Cyklotrasy

Značená komunikace pro cykloturistiku využívající stávajících místních a účelových komunikací včetně polních a lesních cest, silnic III. třídy a silnic II. třídy s malou frekvencí provozu. Jejich značení je podobné jako u silničního značení pro motorová vozidla. Používají se základní cykloznačky - návěst před křižovatkou, směrová tabule, směrová tabulka. Všechny obsahují symbol kola, číslo dané trasy a na směrových tabulích i kilometrové vzdálenosti k dalším cílům na trase. Umísťují se stejně jako dopravní značky před každou křižovatkou nebo odbočkou cyklotrasy. Při jízdě na cyklotrase je cyklista povinen dbát veškerých ustanovení a v žádném případě nepožívá žádných výhod. Značky tohoto druhu mají pouze orientační a informační charakter.

Cyklotrasy jsou podle důležitosti rozděleny na:

- Hlavní
  - I. třída (označeny jednocifernými čísly),
  - II. třída (označeny dvojčífernými čísly),
- Vedlejší
  - III. třída (označeny tříčífernými čísly),
- Doplnkové
  - IV. třída (označeny čtyřčífernými čísly).

### Směrová tabule pro cyklisty:

Značka informuje o cíli, směru a vzdálenosti k vyznačenému cíli uváděné v kilometrech. Symbol kola a číslo cyklotrasy jsou uvedeny ve společném rámečku.

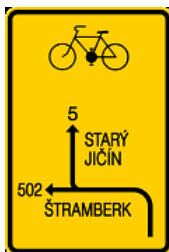


Obr. 3.4. Směrové tabule. Zdroj: [www.dopravni-znacen.eu](http://www.dopravni-znacen.eu)

Pro užití a umístění směrové tabule pro cyklisty platí „Systém značení cyklistických tras v ČR“ schválený Ministerstvem vnitra. Využívá se v místech křížení s dalšími trasami nebo na křižovatkách, kde cyklotrasa probíhá jiným směrem, než je uveden cíl, a je třeba zvýraznit odlišný průběh cyklotrasy. Pro provedení směrové tabule přiměřeně platí ČSN 01 8020. Základní plocha je žluté nereflexní barvy, písmo černé.

## Návěst před křižovatkou

Informuje o směru k vyznačeným cílům. Značka se užívá zejména v obci, zpravidla samostatně před křižovatkou významnějších cyklotras nebo k vyznačení tras v méně přehledné oblasti. Pro provedení a umístění návěsti přiměřeně platí ČSN 01 8020.



Obr. 3.5. Návěst před křižovatkou.  
Zdroj: turistika.abchistory.cz

## Směrová tabulka

Značka informuje o číslu a směru cyklotrasy. Používá se pro upřesnění nebo potvrzení vedení trasy v případech, kdy není potřeba užití směrové tabule pro cyklisty. Umisťuje se zpravidla samostatně, výjimečně lze užít společně s jinými dopravními značkami. Pro provedení a umístění tabulky přiměřeně platí ČSN 01 8020. Základní plocha je žluté nereflexní barvy, písmo černé. Rozměr značky je 200 x 300 mm.



Obr. 3.6. Směrové tabulky.  
Zdroj: turistika.abchistory.cz

## Cykloturistické trasy

Cykloturistická trasa opouští silnice s automobilovým provozem a vede přírodou a terénem, většinou po horší polní či lesní cestě. Měla by být určena především pro příznivce horských kol. Je vyznačena pásovými značkami, které mají krajní pásy žluté a prostřední pás je červený, modrý, zelený nebo bílý. Jde o značení podobné jako u pěších tras lišící se navíc i velikostí a delším intervalem umístění. Pásové značení je doplněno směrovkami, které mají opět žlutý podklad, dva řádky textu a v záhlaví napsáno „Cyklotrasa KČT č. ...“

Rozdělení cykloturistických tras:

- Hlavní - označené červenou a modrou barvou
- Vedlejší - označené zelenou barvou
- Doplnkové - označené bílou barvou

## Pásová značka

Podává informace o průběhu cykloturistické trasy. Provedení a umístění značky v terénu vychází z ČSN 01 8025. Základní rozměr značky je 140 x 140 mm, jednotlivé pásy jsou široké 40 mm s mezerou 10 mm.



Obr. 3.7. Pásové značky.

Zdroj: [www.infocentrumdvurkralove.cz](http://www.infocentrumdvurkralove.cz)

## Směrovka

Značka informuje o cílech, směru a vzdálenosti k vyznačeným cílům. Provedení a umístění tabulky vychází z ČSN 01 8025.



Obr. 3.8. Směrovka.

Zdroj: [www.infocentrumdvurkralove.cz](http://www.infocentrumdvurkralove.cz)

## Singltreky

Singltreky jsou cesty o šířce do 1,8 m, mají přírodní povrch, nesmí nikdy stoupat víc než polovinu sklonu spádnice a úsek trasy by nikdy neměl mít celkový sklon větší než 15 %. Vzhledem k tomu, že singltreky respektují lesní prostředí (vlní se mezi stromy, nevede příliš dlouho rovně, ani z kopce či do kopce), přimkne se tak lépe k přírodě a vhodně do ní zapadne, takže v ní nevytváří tak výraznou stopu jako cesta. Singltreky jsou levné, a pokud jsou správně postaveny, vyžadují minimální údržbu. Jeden kilometr asfaltové cyklostezky může stát i víc než tři miliony korun, jeden kilometr singltraku stojí podle povahy terénu 100 - 300 tisíc. Singltreky harmonizují pohyb různých uživatelských skupin, cyklistů i pěších. Není potřeba zákazů a příkazů, cyklisté mohou jet pouze takovou rychlostí, která neohrožuje ostatní. High-tech singltreky jsou pohybově a vizuálně pestřejší a jsou navrhovány tak, aby uspokojily tělo a duši terénního cyklisty. [7][8][17]

## 3.6. Typy cyklistických tras

Podle trasování, geografické polohy a převažujícího druhu cyklistické dopravy se rozlišují tyto druhy cyklistických tras:



## Místní

Tyto trasy jsou využívány pro dopravu v obci a pro napojení na trasy regionální.

Místní trasy dělíme na:

- Základní - trasy spojující významné cíle pro cyklistickou dopravu. Vytvářejí základní síť cyklistických tras ve městě, která může mít rastrový nebo radiální systém. Jsou značené orientačním dopravním značením.
- Doplnkové - trasy spojující méně významné cíle buď přímo, nebo propojující síť základních cyklistických tras. Jsou obvykle značené orientačním dopravním značením.

## Regionální

Trasy, které spojují cíle ležící mimo obec. Pro jejich správné fungování je důležitá návaznost na síť místních cyklistických tras. Regionální trasy jsou dopravní (pro každodenní cyklistiku) nebo rekreační (pro cyklistiku rekreační).

## Dálkové (nadregionální)

Dálkové trasy spojují vzdálené cíle (např. Praha - Vídeň). Slouží především pro rekreaci. Tomu odpovídá vedení tras, výběr turisticky atraktivních cílů a vybavenost na trase (ubytovny, servisy, mapy). Při průchodu obcí by měla využívat místních cyklistických tras.  
[17]

## Typologie dálkových cyklostezek

Podle způsobu jejich začlenění v krajině se rozlišují na říční cyklostezky/stezky podél řek, drážní cyklostezky a zelené stezky. Říční cyklostezky jsou nejen v České republice rozšířeným typem cyklostezek, neboť vodní toky představují přirozený koridor pro relativně přímé vedení cyklistické trasy urbanizovaným či venkovským územím. Přírodní charakter vodních toků je vnímán pozitivně a také sídelní struktura se v minulosti vytvářela do značné míry podél vodních toků. Tvoří páteř národní cyklistické sítě u všech cyklisticky vyspělých evropských zemí. Drážní stezky pro cyklisty a pěší jsou vybudované na tělesech zrušených tratí a vleček.

## 3.7. Typologie cyklistů

Segmentace cyklistů v České republice vytvořená podle různých kritérií, která může vycházet z místních podmínek podle CYKLO (2011):

- Rodiny s dětmi (kratší a bezpečné trasy, preferují zejména kvalitní zpevněný povrch, častým cílem je restaurace se zahrádkou nebo hřiště)
- Méně zdatní rekreační cyklisté (nenáročně kratší trasy do 30 km, preferují zejména kvalitní zpevněný povrch)
- Zdatnější rekreační cyklisté (okružní trasy 40 - 80 km, často v kombinaci s poznáváním místních zajímavostí a kulturních památek, využívají zpevněný povrch i nenáročné přírodní cesty, delší trasy ani nekvalitní povrch nejsou překážkou, cílem je radost z jízdy)
- Dálkoví cyklisté (trasy 20 - 100 km, převážně se drží páteřních tras, většinou se zdrží na jednu noc, jezdí z místa na místo, často trasy podél řek)
- Terénní cyklisté (preferují především přírodě blízké cesty a úzké stezky v terénu).
- Sportovně rekreační cyklisté (vyhledávají masové akce sportovního typu – např. MTB maratóny, silniční maratóny, testují své síly v závodech, překonávají vlastní hranice, trénují pro výkon)

Zejména dálkoví cyklisté, terénní cyklisté (může jít o kombinaci dopravy do místa jiným dopravním prostředkem a poté jízdy na kole) a sportovně rekreační cyklisté jsou typickými účastníky CR. [14]

### **3.8. Bezpečnost cyklistické dopravy**

Jako hlavní úkol v oblasti bezpečnosti cyklistické dopravy se jeví zamezení nebo alespoň snížení četnosti kontaktů cyklistů s automobily. Řešením je vybudování cyklostezek, které jsou určeny výhradně pro cyklistiku, na rozdíl do cyklotras, které mohou vést i po komunikacích II. a III. třídy. Kromě budování vhodných infrastrukturních opatření jsou součástí otázky bezpečnosti i osvětové programy směřující ke změně chování motoristů k cyklistům a změně chování cyklistů.

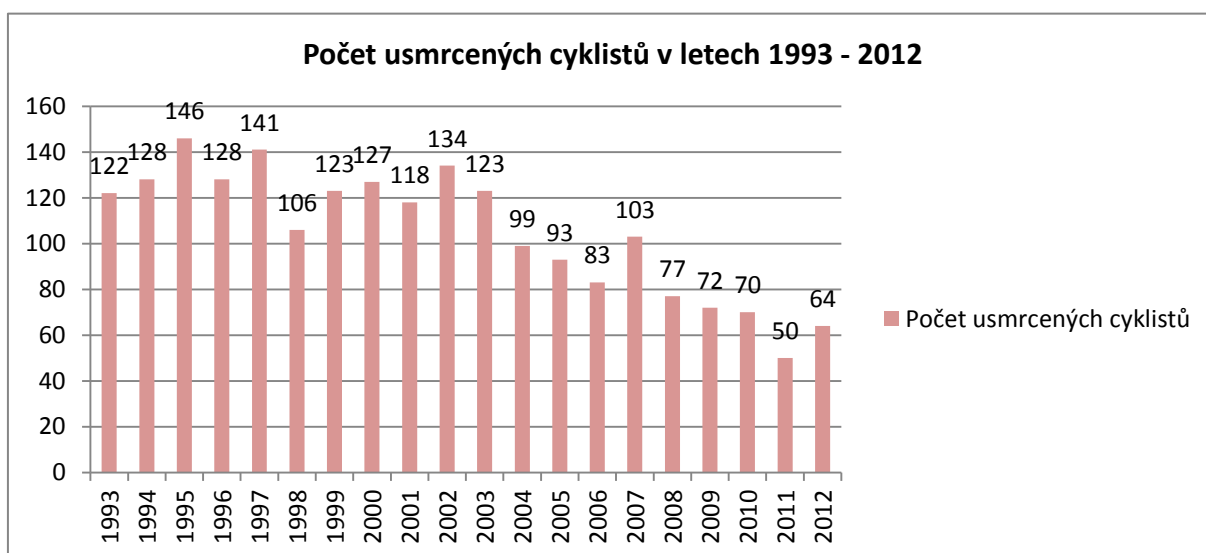
Zahraniční zkušenost ukazuje, že čím více je na silnicích cyklistů a chodců, tím jsou silnice bezpečnější. Jinými slovy: Je-li na silnicích velký počet cyklistů, zvyšuje se pozornost ostatních účastníků vůči nim. Tato pozornost zajišťuje velkou bezpečnost, protože obě strany se navzájem respektují. Podpora cyklistiky je tak jednou z cest ke zvyšování bezpečnosti. Toho lze dosáhnout prostřednictvím naplňování dokumentu Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011 – 2020, která byla schválena usnesením vlády České republiky ze dne 10. srpna 2011 č. 599.

**Program BESIP** se podílí na tvorbě obsahu dopravní výchovy na všech stupních vzdělávání. Součástí je i bezpečné chování cyklistů a chodců v silničním provozu. Kromě toho provádí bezpečnostní kampaně jako například: Dopravní soutěž mladých cyklistů, Na kole jen s přilbou, Bezpečná obec, Viditelnost cyklistů aj. Další významné projekty pro zvyšování bezpečnosti cyklistů vytváří **Nadace partnerství**. Konkrétně jsou to programy: Na zelenou – bezpečné cesty do školy, Cesty městy a Life Cycle. Novinkou v oblasti kampaní na téma „změny chování“ je naplňování Akčního plánu EK pro městskou mobilitu.

Všechna opatření a aktivity by měly u nás přinést v cílovém roce 2020 snížení počtu usmrcených cyklistů o 35 a těžce zraněných cyklistů o 150. [53]

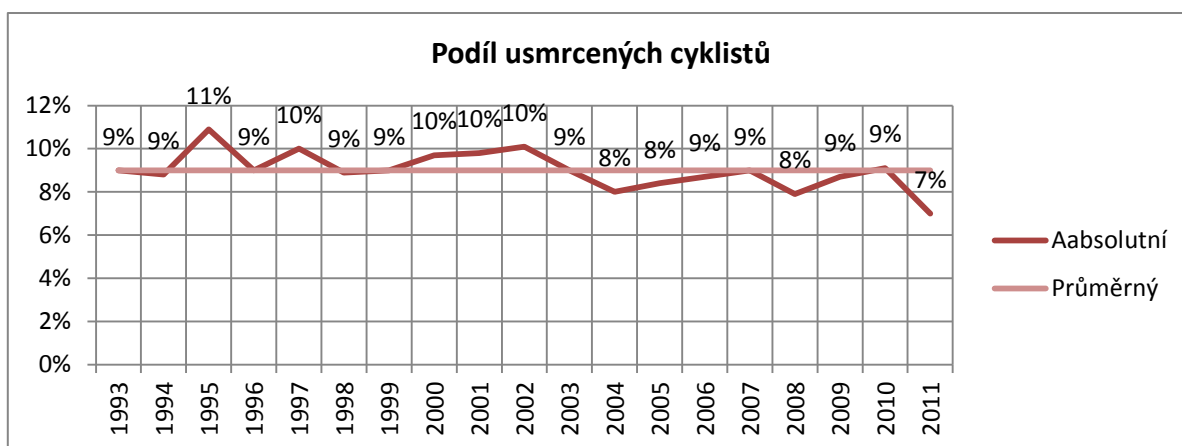
## Nehodovost cyklistů

Počet smrtelných úrazů cyklistů na počet ujetých kilometrů je v ČR stále nad průměrem v cyklisticky vyspělých zemích.



Graf 3.1. Vývoj počtu usmrcených cyklistů v ČR. Zdroj: Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR, zpracování vlastní.

Graf 3.1. zobrazuje vývoj počtu usmrcených cyklistů v ČR. Nejtragičtější byl rok 1995, kdy bylo usmrceno 146 osob. Nejméně cyklistů bylo usmrceno v roce 2011. Kromě roku 2007 je evidentní dlouhodobá sestupná tendence.



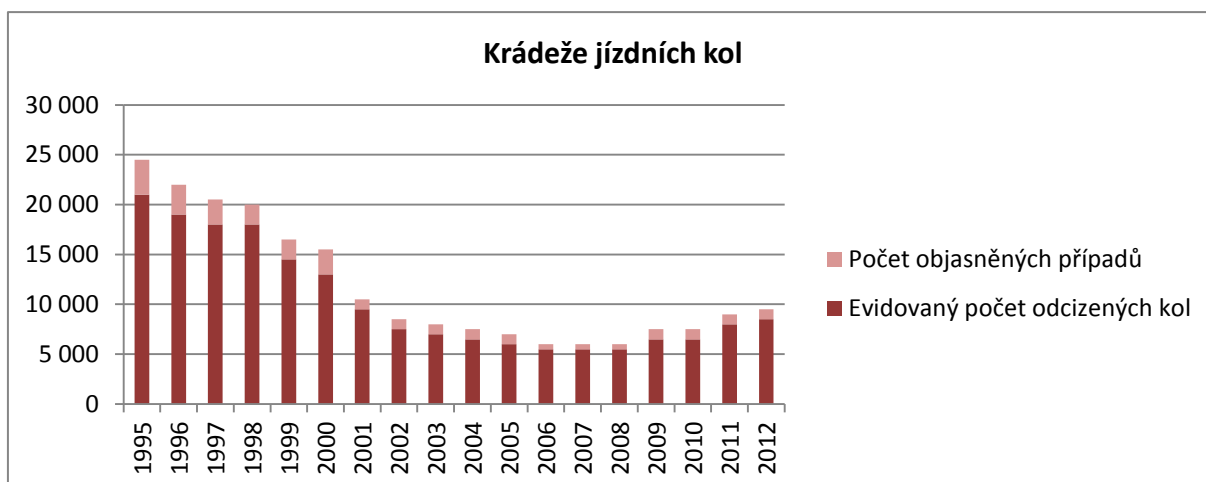
Graf 3.2. Podíl usmrčených cyklistů k celkovému počtu usmrčených v ČR. Zdroj: Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR, zpracování vlastní.

Z grafu 3.2. je zjevné, že na celkovém počtu usmrčených osob v období od roku 1993 do roku 2011 byl podíl cyklistů 9 %, což znamená, že přibližně každá 11 usmrčená osoba byla cyklista. Nejvyšší podíl cyklistů byl v roce 1995 (11 %), naopak nejnižší v roce 2011 (7 %).

### Krádeže jízdních kol

Nejčastěji odcizená kola jsou v hodnotě 5 - 10 tisíc Kč, která lze snadno prodat. Vlastníci však nejsou motivováni k nahlášení odcizení na policii (amortizace, vedeno jako přestupek, zpravidla není uzavřena pojistka, pravděpodobnost, že policie kolo najde, je minimální). Drahá kola jsou odcizena méně často, ale jsou častěji hlášena policii.

Snížení počtu krádeží kol se dá docílit bezpečným parkováním jízdního kola, zámky a dalšími preventivními programy. Také identifikace a registry jízdních kol spojené s činností městské policie mohou vést ke snížení. [53]



Graf 3.3. Krádeže jízdních kol v letech 1995 - 2012. Zdroj: Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR, zpracování vlastní.

### 3.9. Ekonomické nástroje a možnosti podpory cyklistické dopravy

Existuje spousta ekonomických nástrojů, které mohou působit jako nástroje regulace cyklistické dopravy. Kromě nástrojů výdajových (dotace) jde o nástroje příjmové (daně a poplatky) a nástroje, které neovlivňují přímo státní rozpočet (např. pojištění a dobrovolné dohody). Použití vhodně zvolených ekonomických nástrojů a jejich kombinací je efektivní jak na úrovni národní, tak i regionální a místní. [1]

#### 1) Výdajové nástroje

##### **Dotace do infrastruktury**

- a) Na výstavbu cyklistické infrastruktury
- b) Na doplňkové služby cyklistické infrastruktury
- c) Na technickou dokumentaci a studie

##### **Dotace do služeb pro cyklisty**

- a) Nabídka vypůjčení kol zdarma
- b) Nabídka zajištěného parkování kol zdarma
- c) Převážka kol za zvýhodněnou sazbu v hromadné dopravě
- d) Podpora Bike and Ride

#### 2) Příjmové nástroje

##### **Poplatky**

- a) Parkovací poplatky
- b) Poplatky za vjezd do centra

##### **Daně a daňové úlevy**

- a) Odečitatelná položka z daně u nákladů firem na podporu dojíždění zaměstnanců na kole
- b) Daňové úlevy pro cyklisty (snížení sazby DPH u kol atd.)

#### 3) Ostatní nástroje

##### **Pojištění**

- a) Pojištění kol proti zcizení
- b) Úrazové pojištění

##### **Dobrovolné dohody**

Obr. 3.9. Struktura ekonomických nástrojů v cyklistické dopravě. Zdroj: Centrum dopravního výzkumu, str. 80.

## **Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI)**

Vymezení podle oficiálních internetových stránek SFDI: „Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI) je zřízen zákonem 104/2000 Sb. ze dne 4. dubna 2000 s účinností k 1. 7. 2000. Účelem Fondu je rozvoj, výstavba, údržba a modernizace silnic a dálnic, železničních dopravních cest a vnitrozemských vodních cest. Kromě vlastního financování výstavby a údržby Fond dále poskytuje příspěvky na průzkumné a projektové práce, studijní a expertní činnosti zaměřené na dopravní infrastrukturu.“ [48]

## **Regionální operační programy (ROP)**

Jak je popsáno na internetových stránkách ROP Jihovýchod „Regionální operační programy pokrývají několik tematických oblastí s cílem zvýšení konkurenceschopnosti regionů, urychlení jejich rozvoje a zvýšení atraktivity regionů pro investory. Každý ROP je řízen samostatně Regionální radou příslušného regionu soudržnosti. Na regionální operační programy cíle Konvergence je z fondů EU vyčleněno 4,6 mld. € (cca 131,4 mld. Kč). Jedná se o ROP NUTS II Jihozápad, ROP NUTS II Severozápad, ROP NUTS II Severovýchod, ROP NUTS II Střední Čechy, ROP NUTS II Jihovýchod, ROP NUTS II Moravskoslezsko a ROP NUTS II Střední Morava.“ [45]

## **Integrovaný regionální operační program (IROP)**

Integrovaný regionální operační program je nově vznikající program pro zájemce o dotaci z Evropské unie v letech 2014 – 2020. Připravilo ho Ministerstvo pro místní rozvoj ČR spolu s partnery na regionální, místní a národní úrovni.

„Prioritou Integrovaného regionálního operačního programu je umožnění vyváženého rozvoje území, zlepšení veřejných služeb a veřejné správy a zajištění udržitelného rozvoje v obcích, městech a regionech. Cíle bude dosaženo snižováním územních rozdílů, zkvalitněním infrastruktury a posílením konkurenceschopnosti v regionech. Dále pak posílením veřejných služeb, zaměstnanosti a podpory vzdělanosti jako jednoho z pilířů zvyšování kvality života obyvatel, a posílením institucionální kapacity veřejné správy.“ [50]

K dosažení cíle si stanovil IROP prioritní osy:

1. Zvýšení konkurenceschopnosti v území.
2. Zkvalitnění veřejných služeb v území.
3. Posílení institucionální kapacity veřejné správy.

### 3.10. Projekty podporující cykloturistiku

#### Nadace partnerství

Jde o nejvýznamnější českou nadaci podporující projekty udržitelného rozvoje ve všech regionech České republiky. Společně s pěti sesterskými nadacemi v Bulharsku, Maďarsku, Polsku, Rumunsku a na Slovensku tvoří součást asociace Environmental Partnership for Sustainable Development. Jedním z témat je i šetrná turistika a cykloturistika. V oblasti cykloturistiky realizuje např. velmi úspěšný program Zelené stezky (obsahuje známé Moravské vinařské stezky nebo Greenway Praha - Vídeň). Posláním nadace je pomáhat nevládním organizacím, obcím a dalším partnerům v péči o životní prostředí, stimulovat trvale udržitelný rozvoj a účast občanů na věcech veřejných. Toho dosahuje především prostřednictvím udělování grantů a vlastní činností v rámci specializovaných programů. Nadace Partnerství organizuje také semináře, školení a jiné vzdělávací moduly, vydává publikace, zprostředkovává informace z oblasti životního prostředí a trvale udržitelného rozvoje. [39]

#### Cyklisté vítáni

Certifikaci „Cyklisté vítáni“ spustila Nadace Partnerství v roce 2006. Jde o celonárodní certifikační systém, který z pohledu cyklistů prověřuje nabídku a vybavenost stravovacích a ubytovacích služeb, kempů a turistických cílů. Turistická zařízení, která projdou certifikací, jsou označena zelenobílou známkou s usmávajícím se kolem. Certifikační systém navrhuje kvalitativní standardy srovnatelné s obdobnými systémy používanými ve státech Evropské unie (např. Bett & Bike v Německu nebo RADfreundliche Betriebe v Rakousku). Každé zařízení, které chce získat značku „Cyklisté vítáni“ musí splňovat určité podmínky. [12]



Obr. 3.10. Logo Cyklisté vítáni.

Zdroj: [www.cyklistevitani.cz](http://www.cyklistevitani.cz)

Pro další rozvoj cykloturistiky v Česku a lepší využití potenciálu jejího rozvoje je nezbytné přijmout opatření pro zvýšení kvality služeb a dosažení srovnatelné úrovně

se sousedními státy v rámci EU. Projekt celkově přispívá k rozvoji cestovního ruchu, dobrému obrazu České republiky v zahraničí a celkovému sociálnímu a ekonomickému růstu společnosti. Tým deseti akreditovaných hodnotitelů prověřuje v sezoně plnění podmínek certifikace ve více než tisícovce zařízení. [26]

### **Certifikace je nabízena čtyřem skupinám zařízení cestovního ruchu:**

- Stravovací služby (restaurace, hospody)
- Ubytovací zařízení (hotely, penziony, ubytovny, ubytování v soukromí)
- Kempy (stanové, chatové, karavanové)
- Turistické cíle (hrady, zámky, památkové komplexy, galerie, skanzeny)

### **Kritéria pro certifikaci služeb**

K získání certifikace „Cyklisté vítáni“ musí objekt splnit určité požadavky. U každé kategorie jsou vždy povinná a volitelná kritéria. Z volitelných je nutné splnit alespoň tři, resp. dvě kritéria u turistických cílů.

#### **Ubytovací zařízení:**

Základní požadavky – povinné:

- Možnost ubytování na jednu noc
- Nabídka energeticky vydatných snídaní s minimem tuků (na požádání hosta jogurt, müsli, ovoce)
- Možnost vyprání a usušení oblečení a výstroje
- Uzamykatelná místnost/boxy pro bezplatné uschování jízdních kol
- Poskytnutí základního nářadí pro jednoduché opravy kol
- Možnost umytí kola, základní vybavení pro mytí kola
- Lékárnička
- Informační tabule: aktuality a informace o službách pro cyklisty

#### **Stravovací zařízení**

Základní požadavky – povinné:

- Přizpůsobení nabídky nápojů potřebám cyklistů, v nabídce alespoň jeden osvěžující „cyklonápoj“, ovocné nebo bylinkové čaje. Cena nesmí přesáhnout cenu ostatních nealko nápojů a piva



- V nabídce alespoň jedno teplé a jedno vegetariánské nesmažené jídlo během celé provozní doby. Nabídka musí obsahovat jídlo s malým obsahem tuků
- Kvalitní, pokud možno zastřešené, odstavné místo pro kola a zavazadla v dohledu hosta nebo uzamykatelná místnost /boxy/ pro bezplatné uschování kol a zavazadel
- Poskytnutí základního nářadí pro jednoduché opravy kol
- Lékárnička
- Informační tabule: aktuality a informace o službách pro cyklisty

## **Kempy**

Základní požadavky – povinné:

- Vymezená a oddělená stanová zóna pro cyklisty a jiné nemotorizované hosty
- Povrchy k postavení stanů musí být travnaté, pokud možno hladké a na rovině
- Odstavné a parkovací možnosti kol v blízkosti stanů, parkování jízdních kol na území kempu bez poplatků
- Kvalitní, pokud možno zastřešené, odstavné místo pro kola nebo uzamykatelná místnost /boxy/ pro bezplatné uschování kol
- Možnost vyprání a usušení oblečení a výstroje
- Poskytnutí základního nářadí pro jednoduché opravy kol
- Možnost umytí kola, základní vybavení pro mytí kola
- Lékárnička
- Informační tabule: aktuality a informace o službách pro cyklisty

## **Turistické cíle**

Základní požadavky – povinné:

- Kvalitní, pokud možno zastřešené, odstavné místo pro kola a zavazadla nebo uzamykatelná místnost/boxy pro bezplatné uschování kol a zavazadel
- Poskytnutí základního nářadí pro jednoduché opravy kol
- Lékárnička
- Informační tabule: aktuality a informace o službách pro cyklisty

## **Výhody certifikace Cyklisté vítáni**

- Označení chráněnou známkou „Cyklisté vítáni“ a právo používat toto označení na propagačních materiálech

- Značku kvality, kterou vyhledávají domácí i zahraniční cyklisté a cykloturisté
- Pověst zařízení, které splňuje všechny požadavky v péči o cyklistu i jeho kolo
- Propagaci na portálu [www.cyklistevitani.cz](http://www.cyklistevitani.cz), z kterého budou čerpat informace individuální cyklisté, turistická informační centra, cestovní kanceláře a vydavatelé turistických map a průvodců
- Zvýraznění označení zařízení v cykloturistických mapách vydavatelství ShoCart a dalších kartografických vydavatelství
- Zprostředkování nabídky služeb cyklistické veřejnosti v zahraničí, zejména v Německu a Rakousku, prostřednictvím partnerů Evropské cyklistické federace
- Poradenství týmu „Cyklisté vítáni“ pro zvyšování kvality služeb určených cyklistům a cykloturistům [41]



Obr. 3.11. Mapa "Cyklisté vítáni" s počty certifikovaných zařízení pro rok 2013.

Zdroj: Katalog Cyklisté vítáni.

## Greenways – Zelené stezky

### Definice používaná European Greenways Association

„Greenways jsou komunikace určené pro bezmotorovou dopravu, zejména pro pěší, cyklisty, koně, vozíčkáře, kolečkové bruslaře... Tyto cesty vedou částečně nebo úplně nevyužívanými dopravními liniemi jako jsou opuštěné železnice, obslužné cesty podél kanálů a řek, lesní cesty, málo frekventované tiché silnice, poutní cesty a podobně. Tyto cesty jsou často základem pro další rozvoj území.“ [7]

## **Definice pro české a středoevropské Greenways**

„Zelené stezky jsou trasy, komunikace nebo přírodní koridory využívané v souladu s jejich ekologickou funkcí a potenciálem pro sport, turistiku a rekreaci. Přinášejí užitek v oblasti ochrany přírody a kulturního dědictví, zlepšují možnosti pro dopravu, rekreaci a turistiku, jsou výzvou k zdravějšímu životnímu stylu a udržitelnému využívání místních zdrojů. Zelené stezky vedou občany, zastupitele, úřady a podnikatele ke společnému plánování a zlepšování života v jejich obci a komunitě.“ [7]

V České republice program Zelených stezek - Greenways řídí Nadace Partnerství. Jeho prostřednictvím nadace poskytuje pomoc a podporu organizacím a projektům přispívajícím k udržitelnému rozvoji podél stezek a přírodních koridorů. Cílem je také vytvořit síť organizací a projektů, které si mohou navzájem vyměňovat zkušenosti a spolupracovat.

Hlavní témata programu jsou:

- místní a regionální rozvoj
- šetrná a bezpečná doprava
- šetrná turistika
- ochrana přírodního a kulturního dědictví
- zdravý životní styl

Ve střední a východní Evropě rozlišujeme 3 hlavní typy Greenways:

- Dálkové Greenways - jsou využívány jako dopravní spojnice pro obyvatele žijící v jejich okolí a jako páteř turistického koridoru, ke kterému se připojují další regionální a místní produkty a projekty respektující zásady udržitelného rozvoje.
- Místní a regionální Greenways - přímé stezky nebo okruhy, většinou mimo městskou oblast. Obvykle jsou dlouhé 10 až 50 km. Účelem stezek je zvýšení bezpečnosti jejich uživatelů, zabezpečení dopravního spojení a prostupnosti daného území. Jsou využívány pro jednodenní a víkendovou turistiku, jako prostor pro zeleň a oddechové zóny, spojují parky, rekreační a sportovní místa.

- Městské Greenways - víceúčelové stezky pro cyklisty, pěší, in-line bruslaře a další nemotorové uživatele. Jsou vybudované podél přírodních nebo vytvořených linií v městském prostředí. Jsou využívány obyvateli i návštěvníky měst pro každodenní bezpečnou dopravu za prací, nákupy a do škol. Slouží také rekreaci a městské turistice. [38]



Obr. 3.12. Mapa Greeways v České republice. Zdroj: [www.greenways.cz](http://www.greenways.cz)

## Moravské vinařské stezky

Moravské vinařské stezky je dlouhodobý projekt ochrany kulturního dědictví a rozvoje vinařské turistiky na jižní Moravě. Již v roce 1997 iniciovala Nadace Partnerství vznik Sdružení vinařských obcí jižní Moravy. Společně s nadací chtělo sdružení vytvořit projekt, který by podpořil vinařskou turistiku na jižní Moravě a zároveň by přispíval k ochraně kulturního dědictví jižní Moravy. A to vše splňoval právě projekt Moravských vinařských stezek. Postupně s Nadací partnerství začali spolupracovat i další partneři a obce.

Každá z deseti vinařských oblastí má svůj vlastní okruh vinařských stezek. Všechny okruhy jsou propojeny pátevní trasou, která se nazývá Moravská vinná stezka. Ta v celkové délce 245 km spojuje starobylé Znojmo se slováckou metropolí Uherským Hradištěm. Nabízí putování krajem, který zdobí víno, bohatá historie i živé tradice.

Na všech směrových a informačních tabulích je znázorněno logo Moravských vinařských stezek, jehož barevnost se liší podle konkrétní trasy. V každé obci na vinařských

Moravské vinařské stezky získaly několik domácích i zahraničních ocenění za marketing a produkt v kategorii udržitelné turistiky. Pro rok 2014 až 2019 jej agentura CzechTourism vybrala jako jeden ze tří top produktů České republiky aktivní turistiky. Renomovaný turistický průvodce Lonely Planet uvedl v roce 2013 jižní Moravu a její vinařské stezky ve výčtu 10 nejzajímavějších regionů Evropy.

**MORAVSKÉ VINAŘSKÉ STEZKY**  
schéma stezek a vinařských oblastí

The map illustrates the Moravian Wine Routes, showing various wine regions and vineyard areas. The regions are color-coded and labeled:

- Velkopavlovická** (Blue)
- Znojemská** (Green)
- Mikulovská** (Yellow)
- Brněnská** (Light Blue)
- Kyjovská** (Light Green)
- Bzenecká** (Light Purple)
- Uherskohradištská** (Purple)
- Strážnická** (Dark Blue)
- Podluží** (Orange)
- Mutěnická** (Pink)

Vineyard areas (Moravská vina) are marked with red lines. The map also shows major cities and towns, including Brno, Znojmo, Mikulov, Břeclav, and others. The map is oriented with North at the top, and the Czech Republic (CZ) and Slovakia (SK) are indicated at the bottom.

30

## EuroVelo

Jde o mezinárodní síť propojující všechny země Evropy, kterou tvoří 14 mezinárodních dálkových cyklistických tras v celkové délce přesahující 70 000 km. Již v polovině 90. let připravila Evropská cyklistická federace (ECF) návrh projektu, jehož cílem bylo vytvoření evropské sítě cyklotras, která bude základním stavebním kamenem pro rozvoj evropské cykloturistiky. Během patnácti let se za podpory Evropské unie a ve spolupráci s mnoha národními partnery, včetně českého zástupce, Nadace Partnerství, podařilo Evropské cyklistické federaci navrhnout vedení jednotlivých tras a zároveň vyznačit velkou část z nich.

Projekt EuroVelo zahrnuje nejrozličnější aspekty silniční dopravy – cestovní ruch, rekreaci, ochranu životního prostředí, plynulost provozu a jeho bezpečnost, ale i rozvoj regionální infrastruktury a podporu kulturní výměny. Síť přináší cykloturistům jízdu atraktivními místy a vede je podél historických i přírodních památek světového formátu. Stává se tak výzvou pro obce a podnikatele podél tras EuroVelo. [28]

EuroVelo jsou vedeny po existujících či plánovaných dálkových cyklotrasách, které splňují stanovené podmínky. Podstatnou část této sítě tvoří již stávající národní, regionální či místní cyklotrasy. Existuje také jednotná forma značení logem EuroVelo. Trasy jsou jednotně označeny číslem a logem na modrém podkladu v kruhu 12 žlutých hvězdiček (symbol Rady Evropy), názvem trasy a názvem sítě tras. Toto značení je integrováno do jednotlivých národních systémů značení v Evropě. Celá síť má být hotova do roku 2016.

Celoevropská síť dálkových tras EuroVelo se v prosinci 2012 stala oficiálně součástí Celoevropské dopravní sítě TEN-T. Rozhodl o tom Dopravní výbor Evropského parlamentu. Celoevropská dopravní síť se doposud týkala pouze dálnic, železnic a vodních cest. [43]

„Toto hlasování ukázalo významnou změnu v postoji Evropského parlamentu vůči cyklistice a první důležitý krok ke změně zaběhnutých pořádků. Dveře k novým investicím do cyklistické infrastruktury z evropských prostředků jsou tímto otevřené,” řekl Bernhard Ensink, generální tajemník Evropské cyklistické federace v reakci na hlasování o zařazení EuroVelo do TEN-T. [23]



Obr. 3.14. Mapa EuroVelo v Evropě. Zdroj: stevejoyner.wordpress.com

## Eurovelo v ČR

Implementaci evropských tras na národní úrovni mají na starosti jednotlivá koordináční centra EuroVelo v jednotlivých zemích, značení tras v terénu jsou v kompetenci krajů a obcí. Koordinací tras EuroVelo v České republice byly pověřeny Nadace Partnerství (člen ECF) a Centrum dopravního výzkumu.

Přes území ČR vedou celkem 4 trasy EuroVelo v celkové délce 2 100 km:

- EuroVelo 4: Trasa střední Evropou: Roscoff – Kyjev (4 000 km)
- EuroVelo 7: Sluneční trasa: Nordkapp – Malta (7 409 km)
- EuroVelo 9: Balt - Jadran: Gdaňsk – Pula (1 930 km)
- EuroVelo 13: Stezka železné opony: Barentsovo – Černé moře (9 000 km)



Trasy EuroVelo znamenají významnou přidanou hodnotu pro cestovní ruch. Po dokončení evropské sítě se její potenciál odhaduje na 14,5 mil. přenocujících návštěvníků ročně a dalších 46 mil. jednodenních výletů. Tyto cesty přinesou celkem 7 mld. Euro ročně. [27]



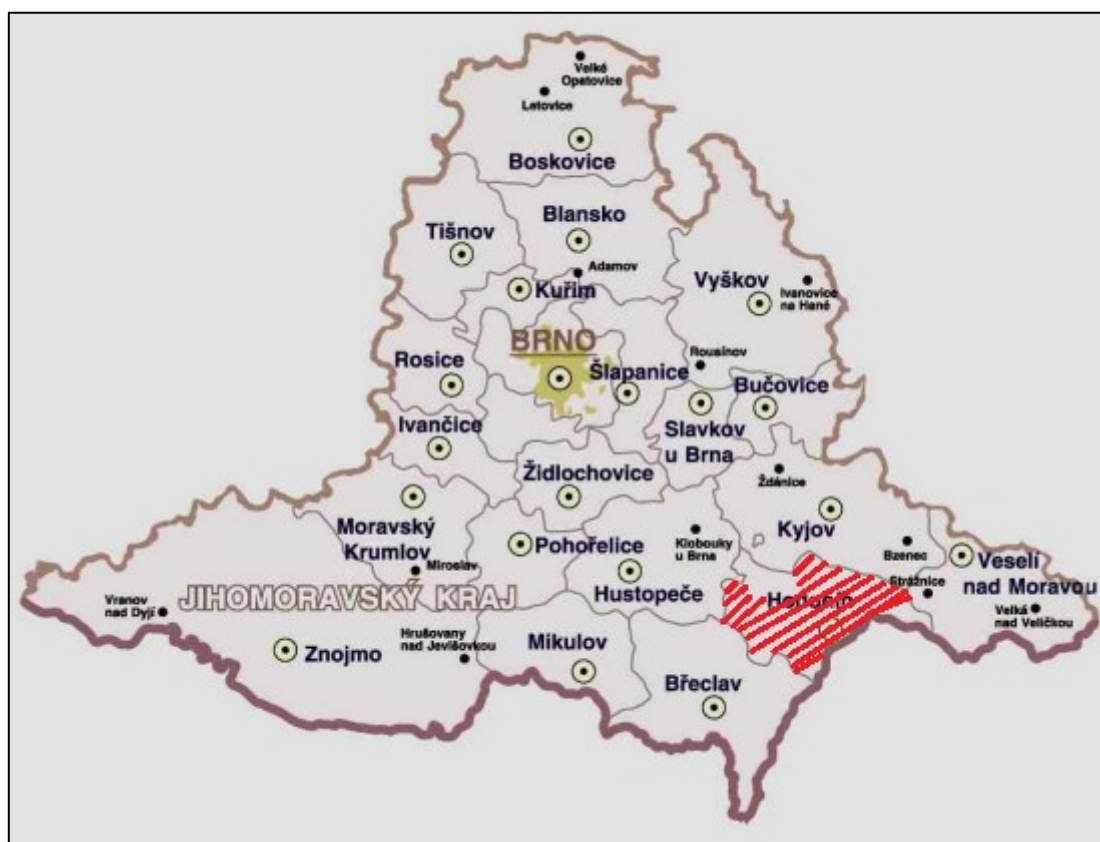
Obr. 3.1. Mapa EuroVelo v České republice. Zdroj: [www.ceskojede.cz](http://www.ceskojede.cz).



## 4. Charakteristika mikroregionu Hodonínsko

Dobrovolný svazek obcí mikroregion Hodonínsko byl založen v prosinci roku 2004 za účelem prosazování koordinace a ochrany společných zájmů členských obcí. Do svazku obcí spadají vesnice a města Starý Poddvorov, Nový Poddvorov, Prušánky, Dolní Bojanovice, Rohatec, Josefov, Čejkovice, Mikulčice, Ratíškovice, Hodonín a Dubňany. Všechny jsou folklorně rozmanité a díky slunečnému klimatu také bohaté na vinice. V každé z těchto obcí lze najít kulturní památky, přírodní zajímavosti a různé turistické cíle. Díky bohatému kulturnímu, vinařskému a sportovnímu programu má tento mikroregion perspektivní podmínky pro rozvoj cestovního ruchu.

Město Hodonín leží těsně na hranici se sousedním Slovenskem v úrodné krajině Dolnomoravského úvalu. Je nejteplejším místem jižní Moravy s průměrnou roční teplotou 9°C. **Mikroregion Hodonínsko se nachází v oblasti Podluží.** Název je odvozen od typického znaku zdejšího kraje - stojatých vod označovaných jako „luže“. Podluží je tedy kraj pod lužními lesy v nejjižnější části Moravy na pravém břehu řeky Moravy před soutokem s Dyjí a tvoří jižní část regionu Slovácko.



Obr. 4.1. Vymezení mikroregionu Hodonínsko v Jihomoravském kraji. Zdroj: klubpohranici.webnode.cz, zpracování vlastní.

**Slovácko** je kraj s dosud velmi živými folklorními tradicemi, kraj vinic a ovocných sadů, borových lesů a voňavých luk, ale i ploché písčité nivy podél řeky Moravy. Je to kraj velmi bohaté historie. Pro turisty je Slovácko oblastí zajímavou, ať již pestrou a členitou přírodou s mimořádně cennými lokalitami, starobylými městy s mnoha památkami i rázovitými vesnicemi s vinnými sklípky a búdami, archeologickými lokalitami, zámky a kostely i památkami technického charakteru. Neobyčejně bohatá a jedinečná je slovácká flóra. Původní přirozené lesy již téměř vymizely a byly nahrazeny novými výsadbami nepůvodních dřevin. K největším uměle vysázeným komplexům patří Doubrava mezi Hodonínem, Bzencem a Dubňany. Lesy byly vysázeny v 1. pol. 19. stol. na rozsáhlé ploše holých navátých písků, jsou charakteristické vysokým podílem teplomilných dubových porostů rostoucích na písku a můžeme zde najít chráněné druhy rostlin. I z pohledu fauny patří území Slovácka k nejbohatším v republice. Vyskytují se zde cenná společenstva lučních, stepních, lesostepních a lesních druhů živočichů

**Natura 2000** je soustavou lokalit na území členských států Evropské unie, na kterých jsou chráněna zachovalá stanoviště, nejvzácnější a nejohroženější živočišné a rostlinné druhy. Jejím cílem je kromě zachování druhů, biologické rozmanitosti a zlepšení stavu přírodních stanovišť také vytvoření souladu mezi zájmy ochrany přírody a šetrným hospodařením v příslušných lokalitách. Naturu 2000 tvoří dvě základní kategorie - ptačí oblasti a evropsky významné lokality. Území ptačí oblasti musí splňovat přesně stanovená kritéria pro život nebo rozmnožování ptáků. Jedná se o hnízdiště, zimoviště anebo pravidelná shromaždiště například tažných druhů. Evropsky významné lokality zase slouží k zachování nebo obnově přírodních stanovišť, na kterých se nacházejí vzácné druhy živočichů či rostlin. V oblasti Hodonínska se nachází hned několik lokalit Natury 2000.

Nejvýznamnějším vodním tokem na Hodonínsku je **řeka Morava**. Z rybníků patří k nejvýznamnějším dvě soustavy na řece Kyjovce mezi Hodonínem a Dubňany – rybníky Mutěnické a Hodonínské, oddělené většinou jen hrázemi. Největší je Jarohněvický (75 ha), další rybníky jsou např. Bojanovický (20 ha), Písečný (32 ha), Lužický (28 ha), Novodvorský (21 ha), Dvorský (28 ha).

Památkové bohatství Hodonínska je poměrně značné. V Hodoníně se narodila nebo tu žila řada významných osobností, z nichž největší osobností byl první prezident Československé republiky Tomáš Garrigue Masaryk (1850-1937). Svědčí o tom Masarykovo

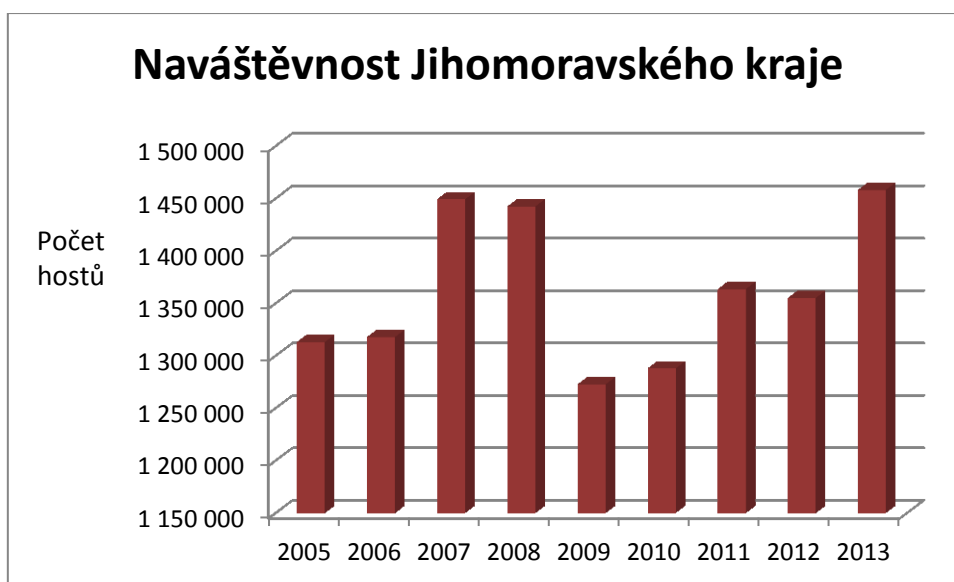
muzeum v Hodoníně, kde je stálá expozice věnovaná nejslavnějšímu hodonínskému rodáku, nebo domek v Čejkovicích, ve kterém bydlel, když mu bylo 6 let a kde je dnes malé muzeum. Důležité postavení zaujímají stavby církevního charakteru. Z technických památek je významný především Baťův plavební kanál, dále např. větrný mlýn ve Starém Poddvorově, pozůstatky po těžbě lignitu v Dubňanech aj. Na Hodonínsku se nachází také významné archeologické lokality předslovanského osídlení i jedno z hlavních center kdysi mocné Velkomoravské říše v Mikulčicích. Specifickým produktem cestovního ruchu je lázeňství, které již má na území mikroregionu vybudovanou svoji pozici. V Hodoníně jsou vybudovány lázně, které patří k nejmladším lázním v České republice. Léčí se zde především onemocnění pohybového aparátu a kardiovaskulárního systému. Lázně nabízejí také rekondiční a relaxační pobyty proti únavě a snížené výkonnosti nebo při řešení nadváhy.

Mikroregion je schopen nabídnout atrakce pro rozvoj cestovního ruchu. Vzhledem k tomu, že jde o venkovský mikroregion s rozvinutým zemědělským sektorem, otevírá se **prostor pro venkovskou turistiku** a její produkty (např. agroturistika, ekoagroturistika, ekoturistika, hipoturistika apod.). Na území se nachází několik koňských farem, které kromě jízdy na koni nabízí i další služby spojené s aktivním odpočinkem a rovněž ubytování a stravování. V roce 2009 byl podepsán projekt přeshraniční spolupráce s rakouskými partnery v Poysdorfu, který řeší podporu koňské turistiky. Cílem projektu je zařadit produkt hipoturistiky do ostatních programů cestovního ruchu. Vedle sportovního zážitku přináší turistika na koni i krásné zážitky z cesty přírodou, možnost navštívit historické památky i další zajímavosti regionu a přeshraničí, navíc i častá setkání s místními lidmi. V letním období nabízí mikroregion také **možnosti letní turistiky** u vody (např. koupaliště v Dubňanech nebo v Hodoníně) a rybaření (rybníky v katastru města Dubňany) a turistických atraktivit vodní dopravy (Baťův kanál). I sport zde má významné postavení. Téměř ve všech obcích Hodonínska nalezneme fotbalová hřiště, kromě toho je tu bohatá nabídka tenisových kurtů, dále squashové kurty, sportovní haly a víceúčelová hřiště, atletický stadion, spinning centra, bowling, kuželky a další. Nejen po sportovních výkonech je možné využít mnoho relaxačních služeb jako např. sauny, masáže, solária aj.

K největším přednostem mikroregionu a okolí z hlediska možností rozvoje cestovního ruchu patří **vinařská turistika** a nezaměnitelný charakter dodávající i folklorní tradice a lidová kultura. Jižní Morava je odedávna synonymem pro úrodný a bohatý kraj, kterému ani dnes v době tlaku globálních kulturních trendů nechybí autentický a fascinující folklor spolu s širokou paletou kvalitních moravských vín a jedinečnou chutí tradiční regionální

gastronomie. Zemědělské tradice, nespočet aktivních vinařů a viničních tratí spolu s vhodnými klimatickými a přírodními podmínky napomáhají růstu vinařského potenciálu a vinařské turistiky na jižní Moravě. Vinice, sklepy a sklepní uličky již odnepaměti dávají nezaměnitelný ráz moravské krajiny. Stejně tak je tomu i na Hodonínsku. Téměř v každé obci najdete tradiční vinařskou uličku, dobré kvalitní víno, živé vinařské zvyky a vinařskou turistiku. Na Podluží a Hodonínsku se prolínají dvě vinařské podoblasti – Slovácká a Velkopavlovická, které pak spolu s podoblastmi Znojemskou a Mikulovskou tvoří vinařskou oblast Morava.

Jen málokdo neví, co znamená latinské *In vino veritas*. Kdo ale pozná tuto krajinu, pochopí toto rčení v celém jeho významu: „IN VINO VERITAS ET VINUM LAETIFICAT COR HOMINI.“ (Ve víně je pravda a víno obveseluje srdce člověka.)



Graf 4.1. Navštěvnost jihomoravského kraje v období od r. 2005 - 2013. Zdroj: Český statistický úřad, zpracování vlastní

Vinařská turistika prostupuje **folklorním životem regionu**, který zde s láskou udržuje nejen starší generace, ale i ta mladší. Krása podlužáckého kroje, dokonalost a barevnost jeho výšivek upoutávala pozornost sběratelů i odborníků již od poloviny 19. století. Pořádají se zde tradiční folklorní, společenské a vinařské události jako např. krojové plesy, krojované hody a hodky, zarážání hory, vinobraní, dny otevřených sklepů, posezení u cimbálu a mnoho dalších.

Velký rozvoj zaznamenává cykloturistika, která se stává fenoménem dnešní doby. Turistickými a vinařskými stezkami jsou protkány téměř všechny obce mikroregionu, které je

však třeba dobudovat, ať už napojením na nadregionální cyklotrasy nebo pouze lokálním zpevnováním cest. Nabídku vinařské turistiky doplňují atrakce, které lze nalézt také v blízkém okolí mikroregionu a které jsou dále využitelné pro rozvoj cykloturistiky. Jde zejména o městské a vesnické památkové a přírodní rezervace a zóny, významné archeologické lokality a četné zámky, či církevní stavby a technické památky.

Společné aktivity mikroregionu jsou zaměřeny na zlepšování kvality života místních obyvatel, ale i na vytváření podmínek pro rozvoj moderních forem venkovské turistiky a podporu aktivit, které přinesou v budoucnosti ekonomický rozvoj a zajistí podmínky pro život na úrovni odpovídající historickému vývoji. Předmětem jeho činnosti je zejména: koordinace aktivit vztahujících se k regionálnímu rozvoji, spolupráce při poskytování poradenských a informačních služeb, při budování a rozšiřování sítě cyklostezek, při pořádání kulturních a společenských akcí regionálního významu, společná propagace tohoto svazku obcí apod. Mikroregion se dále věnuje dětem, sportovním aktivitám, ale také ochraně životního prostředí, zvláště pak zeleně. Díky své poloze a příhodným přírodním podmínkám je vhodný pro zemědělskou činnost, důležitá je také jeho průmyslová minulost. [2][35][37]

## 5. Analýza cyklistické infrastruktury mikroregionu Hodonínsko

První část kapitoly je zaměřena na popis současného stavu cyklistické infrastruktury v mikroregionu Hodonínsko. Pozornost je věnována vybudovaným cyklostezkám a nejdůležitějším cyklotrasám, které mikroregionem prochází, dále pak doplňkové infrastruktury jako jsou cykloturistická odpočívadla a naučné tabule. V druhé části jsou popsány plánované cyklostezky, jejichž výstavba nebyla z různých důvodů prozatím realizována. Poté následuje vyhodnocení dotazníkového šetření a v závěru kapitoly je provedena analýza SWOT.

### 5.1. Současný stav cyklistické infrastruktury

Co se týče cyklistické infrastruktury, může se mikroregion Hodonínsko chlubit poměrně hustou sítí cyklistických tras. Územím prochází několik **Moravských vinařských stezek**, jedna mezinárodní dálková cyklotrasa **EuroVelo** a mnoho dalších místních cyklotras. Trasy jsou většinou vedeny po polních či lesních cestách nebo též po místních, méně frekventovaných komunikacích, bezpečnějších pro cyklisty i chodce.

Mikroregion Hodonínsko se od roku 2005 snaží rozšířit síť cyklostezek o další, které budou spojoval převážně Hodonín s okolními obcemi. Tím chce podpořit jak cykloturistiku, tak ekologicky šetrnou dopravu svých obyvatel zaměstnaných v blízkém okolí. V roce 2006 byl schválen **generel cyklostezek** a mikroregion intenzivně pracuje na budování sítě kvalitně upravených cyklistických stezek v okolí Hodonína. Jedná se většinou o nejkratší spojnice mezi obcemi. Mikroregion klade důraz na lehce udržitelné povrchy a zejména bezpečnost lidí denně dojíždějících do zaměstnání (sekundárně rekreační trasy). Přípravovaná síť cyklostezek volně navazuje na stávající Moravské vinařské stezky, prioritně se však řeší odklonění cyklistů z vysoce frekventovaných silnic II. a III. třídy. Finanční zdroje na zajištění investiční přípravy jsou řešeny v rámci rozpočtového opatření mikroregionu a jiných dotací či grantů.

#### Vybudované cyklostezky

##### Cyklostezka Písečný rybník - Dolní Bojanovice

Cyklostezka má regionální charakter, tvoří spojení obce Dolní Bojanovice s Hodonínem. Jelikož se jedná o nejkratší spojnici mezi městem a obcí, je účelná pro lidi dojíždějící denně do zaměstnání. Kromě toho se tato vhodně umístěná stezka napojuje na vybudovanou cyklotrasu vedoucí po lesní asfaltové komunikaci Písečný rybník – ZOO Hodonín, kde byla

v roce 2011 otevřena nová naučná stezka nazvaná Hodonínská Doubrava. Celková délka propojení má tak zhruba 6 000 m a prochází příjemným lesním prostředím. Z obce se dá tedy bezpečně dojet až do Hodonína k Hodonínské ZOO. Cyklostezka navazuje také na cesty a hráze společnosti Rybářství Hodonín s.r.o. Na podzim se zde pořádají výlovy rybníků, které jsou spojeny s dalším programem a přitáhnou tak nemalé množství turistů. Cyklostezku často využívají kromě cyklistů také in-line bruslaři. [40][34]

**Tabulka 5.1. Údaje o cyklostezce Dolní Bojanovice – Písečný rybník**

Rok výstavby	Délka stezky (m)	Šířka stezky (m)	Povrch	Celková cena (mil Kč)	Dotace ze SFDI (mil Kč)	Dotace z Jihomoravského kraje (mil Kč)
2011	1780	3	Asfalt	9,5	5,9	3,6

Zdroj: Město Hodonín [online], zpracování vlastní.

### **Cyklostezka Hodonín – Dubňany**

Cyklostezka je významná nejen pro lidi každodenně dojíždějící do zaměstnání, kterým zajišťuje bezpečnou přepravu, ale i pro turisty. Nachází se v lokalitě s vysokým faktorem ochrany Natura 2000. Do Dubňan jezdí turisté zejména za vinařstvím, nachází se zde rozsáhlé dubové lesy a soustava rybníků. Cyklostezka je vhodnou spojkou z Hodonína na vinařské stezky Mutěnickou a Moravskou vinnou, které Dubňany prochází. Dalším cílem turistů je koupaliště, které je v provozu jak v Dubňanech, tak v Hodoníně. Stezka je hojně využívána i pro rekreační účely, k projížďkám at' už na kole či na kolečkových bruslích.

Prozatím byla vybudována I. etapa, která je vedena po pravé straně komunikace II/431 ve směru od Hodonína. Začíná za Hodonínem za železničním přejezdem a vede až do Dubňan. Cyklostezka je bez osvětlení, obousměrná a v současné době zde není počítáno s odpočívadlem. II a III. etapa, která by měla vést od železničního přejezdu do Hodonína, je plánována v roce 2014. Zahájení práce na další etapě lze v nejlepším případě očekávat v druhé polovině roku 2014. Záleží však na výši získaných dotačních prostředků. Projektovaná cena je 23 mil Kč. [40][51]

**Tabulka 5.2. Údaje o cyklostezce Hodonín – Dubňany (I. etapa)**

Rok výstavby	Délka stezky (m)	Šířka stezky (m)	Povrch	Celková cena (mil Kč)	Dotace ze SFDI (mil Kč)	Krajské dotace (mil Kč)	Úhrada z městských rozpočtů (mil Kč)
2012	3250	3	Asfalt, zámecká dlažba	14,5	9,4	2,2	2,9

Zdroj: Hodonínský deník [online], zpracování vlastní.

### **Cyklostezka Prušánky – Josefov**

Podle generelu bylo v plánu postavit 1600 m dlouhou cyklostezku vedoucí z Prušánek (konec obce) do Josefova (začátek obce). V současné době je hotova pouze část stezky vedoucí z Prušánek. Obyvatelé obcí využívají tuto trasu zejména při cestě do zaměstnání. Kromě místních obyvatel mohou cyklostezku ocenit i turisté, kteří chtějí navštívit například prušánský areál vinných sklepů Nechory, který tvoří přibližně 400 sklepů a některé z nich jsou dokonce ještě pokryty došky. V Prušánkách se dá navázat na vinařskou stezku Podluží. Přes rok se v obou obcích pořádají různé folklorní a kulturní akce. V létě jsou to hlavně krojované hody, které sem přilákají nejen obyvatele okolních obcí, ale i turisty.

Výstavba druhé části cyklostezky vedoucí z Josefova je pozastavena z důvodu nevyřešených výkupů pozemků na území obce. Stezka tedy prozatím končí uprostřed pole, kde volně vyúsťuje zpět na silniční komunikaci. [25]

**Tabulka 5.3. Údaje o cyklostezce Prušánky – Josefov**

Rok výstavby	Délka stezky (m)	Šířka stezky (m)	Povrch	Celková cena	Dotace SFDI (mil Kč)	Úhrada z rozpočtu obce Prušánky (mil Kč)
2012	500	3	Betonová zámková dlažba	3,5	2,2	1,3

Zdroj: Zpravidaj obce Prušánky, zpracování vlastní.

### **Cyklostezka Hodonín - Lužice**

Mezi Hodonínem a Lužicemi se nachází průmyslová zóna, kde sídlí několik firem. Cyklostezka je tedy využívána zejména lidmi cestujícími do zaměstnání. Cesta je po celé délce osvětlena veřejným osvětlením, jelikož mnoho lidí jezdí na kole z práce i v noci.



V plánu je i dokončení druhé etapy cyklostezky, která povede až do Hodonína. Zatím tomu brání výkupy pozemků. Každopádně cyklostezka usnadňuje cyklistům přístup do města Hodonína, ať už například za **kulturou** – Svatovavřínecké slavnosti, Svátek vína, hudební festival Concentus Moraviae, Císařské hody aj., **rekreací** - koupaliště, sportovní centra, lázně Hodonín aj., **uměním** - výstavní sál Evropa, Galerie výtvarného umění aj., **historií** – Masarykovo muzeum, Muzeum naftového dobývání a geologie, stará radnice z let 1902-1994, kostel sv. Vavřince z let 1780-1786, Mariánský sloup (1760), kaple sv. Kříže (1720) se soukromou galerií kaplička aj., a nebo třeba za **nákupy** – NC Cukrovar apod. [46]

**Tabulka 5.4. Údaje o cyklostezce Hodonín - Lužice**

Rok výstavby	Délka stezky (m)	Šířka stezky (m)	Povrch	Celková cena (mil Kč)	Dotace ze SFDI (mil Kč)	Úhrada z rozpočtů obcí Hodonín a Lužice
2012	1243	3	Rozebíratelná dlažba	16,2	12,8	3,4

Zdroj: Hodonínský deník [online], interní materiály mikroregionu Hodonínsko, zpracování vlastní.

### **Cyklostezka Mutěnka**

Trasa vede po bývalé železnici Kyjov – Mutěnice. Cyklostezka Mutěnka využívá této zrušené trati k bezkoliznímu propojení obcí Kyjov, Svatobořice-Mistřín, Dubňany a Mutěnice cyklistickou dopravou. Je společným projektem všech těchto obcí, které spojovala více než stoletá železniční jednokolejka, na níž byl v r. 2009 ukončen železniční provoz a trať tak byla následně administrativně zrušena. Kromě bezpečné přepravy mezi obcemi např. do zaměstnání je cyklostezka hodně využívána pro rekreační účely cyklisty a in-line bruslaři. Na projížďku láká jednak svou délkou, nenáročností, jelikož celou dobu vede po rovině a krásnou okolní krajinou. Správcem cyklostezky je DSO Mutěnka. [31]

**Tabulka 5.5. Údaje o cyklostezce Mutěnice - Kyjov**

Rok výstavby	Délka stezky (m)	Šířka stezky (m)	Povrch	Celková cena (mil Kč)	Dotace ze SFDI (mil Kč)
2012	12998	2,5	Asfaltobeton	18,9	13,7

Zdroj: www.cyklodoprava.cz, zpracování vlastní

## Cyklotrasy, Moravské vinařské stezky, mezinárodní dálkové trasy

### Moravská vinařská stezka Podluží

Délka této trasy činí 115 km. Povrch trasy tvoří silnice 3. třídy, které se pravidelně střídají s polními a lesními cestami. Trasa využívá i vyhrazené cyklostezky v obcích a městech na trase. Z pohledu sjízdnosti je rovinatá, téměř výhradně vede po zpevněných komunikacích, které jsou sjízdné po celý rok a za každého počasí. Stezka je vhodná i pro méně zdatné cyklisty, nenáročné jsou i kopečky v okolí Nového a Starého Poddvorova. Je značena dopravní značkou s kolem a sklepním žudrem oranžové barvy. Nejvyšší bod na trase činí 270 m. n. m. a nejnižší 165 m. n. m.



Obr. 5.1. Mapa vinařské stezky Podluží. Zdroj: [www.penzio-regio.cz](http://www.penzio-regio.cz)

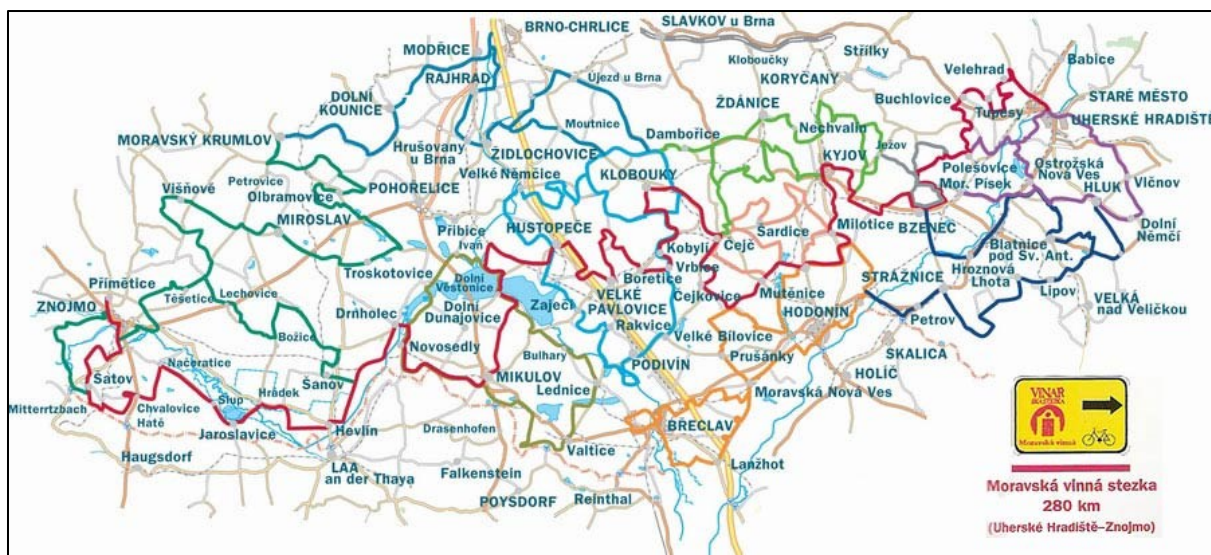
Trasa stezky vede od jižní hranice Moravy rovinatou částí centrálního Podluží, přes kopečky na okraji Kyjovské pahorkatiny v okolí Starého Poddvorova k severním vinařským oblastem Slovácka, kde vinice střídají rozlehlé lesní partie. Vinařská stezka Podluží prochází téměř všemi obcemi Hodonínska.

Zdolávání stezky lze začít v Břeclavi. Krátký úsek po břehu řeky Dyje přechází v cyklostezku, vede k velkomoravskému hradišti Pohansko s empírovým loveckým zámečkem ze začátku 19. století. Dále pokračuje jízda lesem až do Lanžhota, odkud se vinařská stezka vydává po silnici pro motorová vozidla do centrálního Podluží, cykloturisticky a vinařsky nejatraktivnějšího místa regionu. Vinařské kolonie v Moravské Nové Vsi, Mikulčicích či Prušánkách jsou ojedinělými ukázkami sklepní architektury a sídlem desítek skvělých vinařů, kteří nabízí degustace vín a kompletní informační servis o vinařství a turistických zajímavostech oblasti. V Mikulčicích se nachází také **národní kulturní památka Mikulčice-Valy** a muzeum se stálou expozicí archeologických nálezů ze 7 - 9. století.

V Moravské Nové Vsi se vinařská stezka Podluží větví. Západním průběhem směřuje přes Nechory v Prušánkách, kopečky Nového a Starého Poddvorova do Dolních Bojanovic. Větev spojující Podluží s Velkopavlovickem vede přes Moravský Žižkov do Velkých Bílovic. Za obcí Dolní Bojanovice odbočuje stezka do terénu a směřuje po břehu Bojanovského rybníka ke státní silnici Mutěnice - Hodonín. Po přejezdu silniční komunikace dospěje lesní doubravou do Dubňan a po klidné silnici 3. třídy vede do Ratíškovic, kde nalezneme **projekt KKK** (na Kole po Kolejích ke Kanálu), který nabízí projížďku na železniční drezíně a prohlídku muzea ve vagóně mapujícím působení Tomáše Bati v regionu. Posledními sklepními koloniemi jsou ratíškovický Slavín a vacenovské Žlébky. [19][42]

### **Moravská vinná stezka - Slovácká**

Vinná stezka je páteřní trasou regionální sítě cyklistických tras procházejících jižní Moravou. Na Slovácku je dlouhá 112 km. Povrch tvoří ze 45% klidné silnice 3. třídy, 40% zpevněné terénní úseky a z 15% cyklostezky. Trasa úseku je sjízdná celoročně, náročnější jsou lesní úseky v okolí Starého Poddvorova a kopcovitý terén Podchřibí v závěru trasy. Převážná část úseku je vhodná pro všechny kategorie, pouze kopcovitý terén v Podchřibí je vhodnější spíše pro zdatné cyklisty. Trasa je značena cyklistickou značkou se sklepním žudrem červené barvy. Nejvyšší bod na trase činí 310 m. n. m. a nejnižší 200 m. n. m.



Obr. 5.2. **Mapa Moravské vinné stezky.** Zdroj: [www.cyklotoulky.cz](http://www.cyklotoulky.cz)

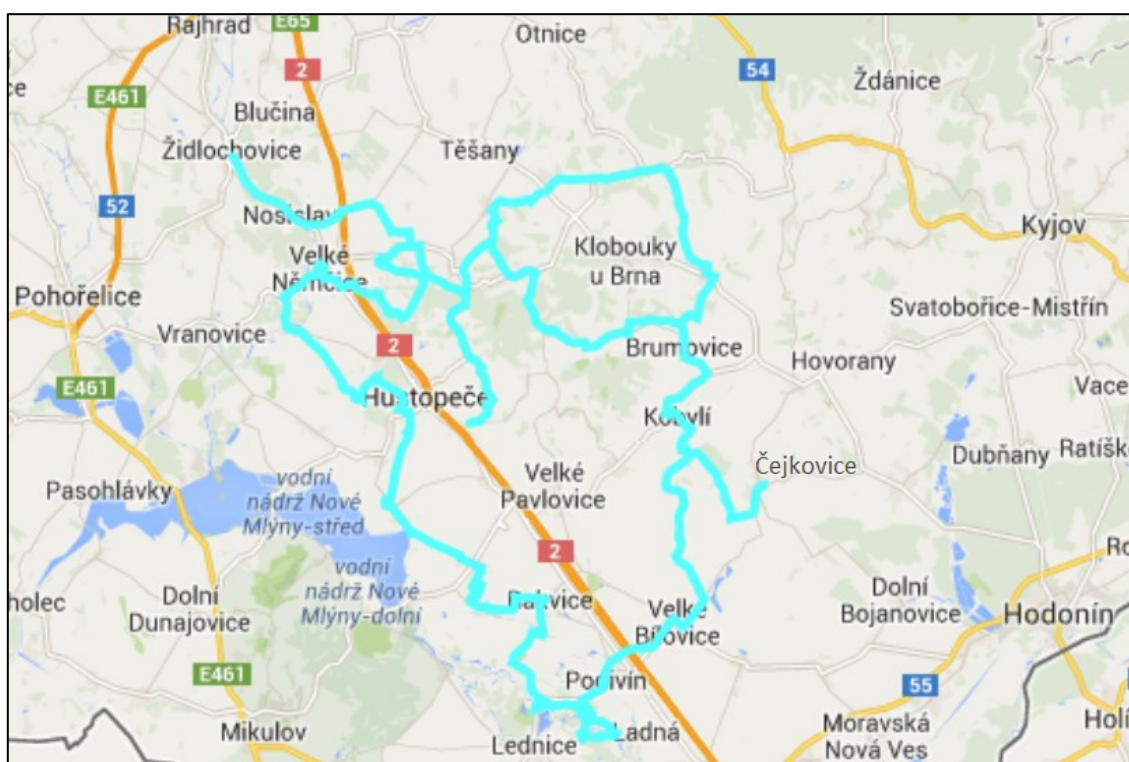
Na rozlehlém Slovácku protíná vinná stezka hned několik regionů. V rámci mikroregionu Hodonínsko prochází obcemi Čejkovice, Starý Poddvorov, Dubňany a Ratíškovice. První úsek stezky vede z Čejče do Čekovic. Cesta T. G. Masaryka a pamětní tabule v obou obcích jsou připomínkou několikaletého pobytu bývalého prezidenta. Za Čejčem stezka odbočuje ze silnice do terénu k ojedinělým stepním lokalitám tzv. Špidlákům a vynořuje se v centru Čekovic u **Templářské tvrze se sklepy**. Za Čekovicemi pokračuje terénní úsek do Starého Poddvorova, který patří k nejpůsobnějším na celé trase. Nachází se zde **starý větrný mlýn**, který rozhodně stojí za prohlídku. Většinou nezpevněný povrch stezky kopíruje členitý reliéf krajiny a nabízí skvělý výhled do údolí polí a vinic.

Nad Starým Poddvorovem odbočuje Moravská vinná k lesu. Cesta lesem je za mokra obtížněji sjízdná. Navazuje na ni polní sjezd do obce Mutěnice, která je rájem vinařství na Slovácku. Vinařský areál Pod Búdama charakterizují rostlinné a figurální motivy na žudech a průčelí sklepů. Na červenohnědém podkladu je v omítce vyškrabal místní lidový umělec Ján Lacko. Následujících deset kilometrů přes Dubňany do Ratíškovic vede po silnici a nabízí pestrou ukázkou drobných sakrálních památek. Ratíškovický Slavín mezi vinohrady pod kopcem Náklo patří k nejmladším vinařským areálům na Moravě. Návěští stezky za Ratíškovicemi upozorňuje na zajímavý projekt šlapací drezíny a muzea „**Na kole po kolejích ke kanálu**“. Trasa dále pokračuje oblastí Kyjovska. Závěrečné kilometry vedou převážně po cyklostezkách a nabízí i několik zajímavých nevinařských cílů. [19][20]



## Velkopavlovická vinařská stezka

Velkopavlovická stezka je dlouhá 110 km. Povrch tvoří klidné silnice 3. třídy a terénní úseky napříč vinohrady s místy dalekých výhledů do krajiny. Trasa je sjízdná celoročně, jen terénní úseky v blízkosti řeky Dyje bývají po delších deštích podmáčené. Je vhodná pro průměrné cyklisty, jižní úseky zvládnou i začínající cyklisté. Trasa je značena cyklistickou značkou se sklepním žudrem modré barvy. V místech souběhu trasy se značením KČT je uvedeno i číslo příslušné trasy. Nejvyšší bod na trase činí 370 m. n. m., nejnižší místo 200 m. n. m.



Obr. 5.3. Mapa Velkopavlovické vinařské stezky. Zdroj: [www.stezky.cz](http://www.stezky.cz)

Trasa vede oblastí Hanáckého Slovácka a nabízí pestrý výběr terénu pro všechny kategorie cyklistů. Jižní část stezky prochází rovinami Dolnomoravského úvalu, severní průběh stezky zdobí zvlněný terén ždánického lesa. Více než sto kilometrů Velkopavlovické vinařské stezky vede barevnou krajinou „modrých hor“, bezlesým „krajem beze stínu“ i kultivovaným územím **Lednicko-valtického areálu**. Na trase leží i obec Čejkovice, jako jediná z mikroregionu Hodonínsko. Čejkovická větev Velkopavlovické vinařské stezky propojuje hlavní trasu s proslulými Čejkovicemi, a tak s Moravskou vinnou stezkou. Známými turistickými cíli v Čejkovicích jsou **Templářská tvrz**, kterou v obci vybudovali templáři v polovině 13. století a staré **Templářské sklepy**. Mimořádné postavení Čejkovic

mezi vinařskými obcemi je dáno nejen rozlohou vinic (470 ha), ale především architektonickou a historickou hodnotou zdejších sklepů, které jsou elitou mezi vinařskými stavbami regionu. A to platí i o zdejších vinařích. Obec se pyšní také domkem, ve kterém několik let žil prezident T. G. Masaryk. Dnes se z domku stalo malé muzeum. [19][22][32]

### Mutěnická vinařská stezka

Délka téhle stezky je 65 km. Povrch tvoří převážně zpevněné polní cesty, částečně klidné silnice III. třídy. Přehledná, převážně rovinatá trasa s krátkým stoupáním je sjízdná celoročně a za každého počasí. Je vhodná i pro méně zdatné cyklisty, pro zdatnější cyklisty pouze v kopcovitém terénu Kyjovské pahorkatiny. Značka Mutěnické vinařské stezky se sklepním žudrem má růžovou barvu. Nejvyšší bod na trase 290 m. n. m., nejnižší 200 m. n. m.



Obr. 5.4. Mapa Mutěnické vinařské stezky. Zdroj: [www.mutenice.cz](http://www.mutenice.cz)

Vinařská stezka kopírující hranice bývalé Mutěnické vinařské oblasti tvoří uzavřený kruh v podobě ležaté a hodně členité osmičky. Z obcí mikroregionu Hodonínsko se na trase nacházejí Dubňany. Prochází i členitým terénem v okolí Čejkovic. Mezi Mutěnicemi a Dubňany můžeme vidět rozsáhlé viniční trati. Cestou po silnici do Dubňan zaujme směrovka vlevo – vinné sklepy Pod Dubňanskú horú. Trasa dále vede kolem hráze Jarohněvického rybníka a kolem zpusklého Jarohněvického dvora, o jehož historii svědčí 600 let starý dub. Dubňany se vymykají vinařské kultuře regionu svým moderním designem a spíše průmyslovou historií hornického města jihomoravské lignitové pánve. O již zastavené těžbě hovoří **expozice hornictví a sklárství** na městském úřadě. Mutěnická vinařská stezka

vede dále k bývalému dolu Josef, kde se dnes nachází kemp. Pokračuje cestou mezi vinohrady a směřuje k vinařskému areálu Šidleny, kde pokračuje směrem do Milotic. [19][21][49]

### Mezinárodní dálková trasa EuroVelo

Mikroregionem Hodonínsko, konkrétně obcí Rohatec, prochází mezinárodní trasa **EuroVelo č. 4**. Čtyři tisíce dlouhá trasa protíná celou Evropu od východu na západ. Je vedena od francouzského pobřeží z malého přístavního městečka Roscoff přes Belgie, Německo až do České republiky.



Obr. 5.5. Trasy EuroVelo v Jihomoravském kraji. Zdroj: [www.cyklo-jizni-morava.cz](http://www.cyklo-jizni-morava.cz)

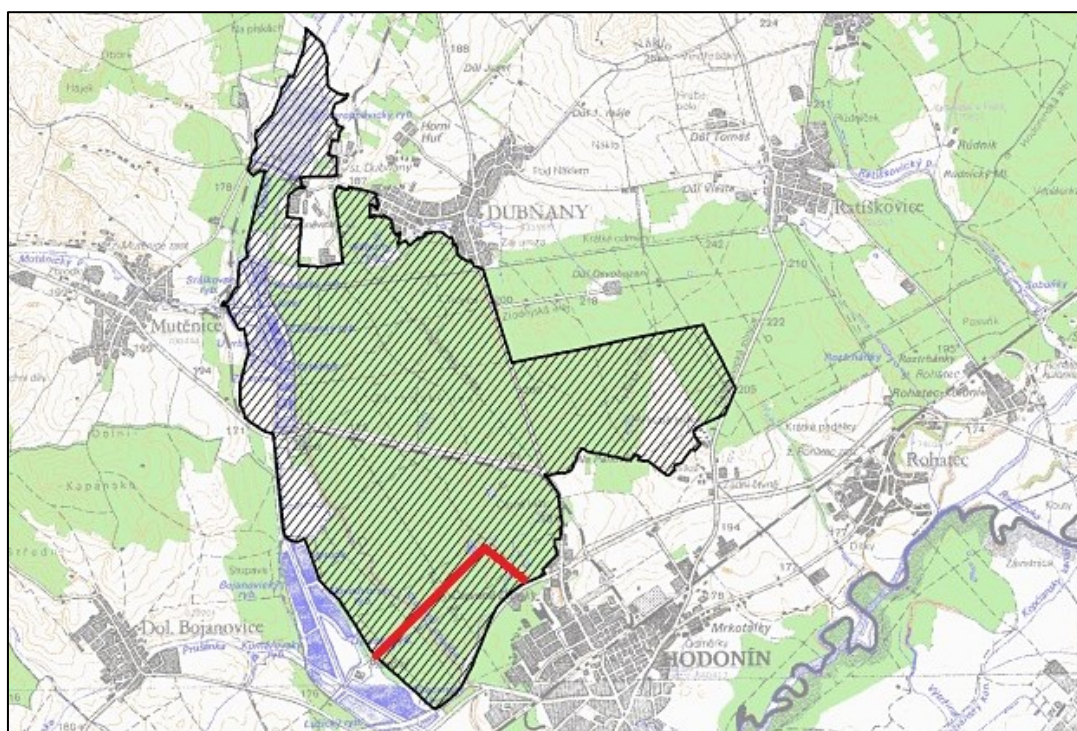
Přes Beroun, Prahu a Kolín se cyklisté dostanou k hranici Jihomoravského kraje, kde dále pokračuje k brněnské přehradě, oblíbenému letnímu cíli obyvatel Brna i okolí. Moravská metropole, které dominuje hrad Špilberk a katedrála svatého Petra a Pavla, je jedním z kulturních center České republiky. Z kulturního centra vede trasa dále na místo plné historie, do Slavkova. Nedaleko něj v Bitvě tří císařů slavně zvítězil francouzský vojevůdce Napoleon Bonaparte. Kromě samotného bojiště je turistickým lákadlem i Slavkovský zámek. Z regionu historie míří trasa do regionu vína a vinných sklepů, na Kyjovsko a na česko-slovenské pomezí k řece Moravě. Podél ní pokračuje přes Rohatec do ráje folkloru – do Strážnice. Odtud pak EuroVelo míří k Olomouci, před kterou se stáčí podél Bečvy a pokračuje dále do Polska a na Ukrajinu.



Trasy EuroVelo vedou přes Českou republiku již několik let, oficiální značení však bylo zavedeno až v květnu 2013. [18][29]

### Cyklotrasa Hodonín ZOO – Písečný rybník a naučná stezka Hodonínská Doubrava

V roce 2011 byl zahájen provoz na nové cyklotrase Hodonín ZOO – Písečný rybník, který byla vybudována z původní lesní cesty a byla zde otevřena nová naučná stezka nazvaná Hodonínská Doubrava. Na pěti informačních tabulích se mohou návštěvníci naučné stezky dozvědět něco o minulosti i současnosti okolní krajiny



Obr. 5.6. **Hodonínská Doubrava a naučná stezka Hodonínská Doubrava.** Zdroj: [www.mzp.cz](http://www.mzp.cz), zpracování vlastní

Trasa začíná u silnice I. třídy č. 55 naproti hodonínské zoologické zahradě. Dále vede lesním prostředím až k Písečnému rybníku, kde navazuje na stávající Moravskou vinařskou stezku směrem na Dolní Bojanovice. Přes dva kilometry dlouhá trasa vede významnou lokalitou Hodonínská Doubrava, která **patří do chráněného území Natura 2000**. Jedná se o lesní komplex panonských teplomilných doubrav na písku, panonských dubohabřin, smíšených jasanovo-olšinových lužních lesů a fragmentů panonských stepních trávníků na písku s vysokou druhovou diverzitou flóry i fauny. Na území se nachází kriticky ohrožené druhy rostlin jako např. kavyl písečný, zvonek hadincovitý či žluťacha jednoduchá. Žije tam i kriticky ohrožený motýl okáč jílkový, který je tady na poslední evidované lokalitě v Česku. Hodonínská Doubrava je také životním prostorem pro chráněné živočichy žábu kuňku



obecnou či největšího evropského brouka – roháče obecného. Je to pravý ráj houbařů i milovníků přírody.

Téměř bez výškových rozdílů směřuje trasa dále k soustavě rybníků o celkové ploše přes 150 ha. Umělé hráze a řeka Kyjovka dělí lokalitu na osm vodních ploch, v nichž se chovají převážně kapři, na některých i kachny a husy, v rákosí při břehu hnízdí vodní ptactvo.

Náklady na vybudování cyklotrasy dosáhly skoro **2 000 000 Kč**. Akce byla financována Lesy České republiky z jejich speciálního Programu 2000, kterým podnik celostátně podporuje veřejně prospěšné funkce lesů. Výstavba probíhala v součinnosti s městem Hodonínem a mikroregionem Hodonínsko. [2][44][33]

Kromě výše uvedených cyklotras protínají mikroregion Hodonínsko i další národní a regionální trasy. Ty jsou značeny jako cyklotrasy IV. třídy a stejně jako většina lokálních tras vedou po polních či lesních cestách nebo také po místních, méně frekventovaných komunikacích, bezpečnějších pro cyklisty i chodce.

**Tabulka 5.6. Přehled jednotlivých cyklotras a jejich délka.**

Evidenční číslo	Cyklotrasa	Počet km
43	Břeclav – Pohansko – Mikulčice	24
44	Lanžhot – Mikulčice	28
45	Hodonín – Lužice – Mikulčice	8
47	(Olomouc) – Veselí nad Moravou – Hodonín	31,3 (153)
412	Lednice – Čejkovice - Mutěnice – Kyjov – U Slepice	20
5115	Horní Kapánsko – Dolní Bojanovice – Josefův - Prušánky – Nový Poddvorov - Čejkovice	20

Zdroj: Cyklo jižní Morava [online], zpracování vlastní

Mikroregion Hodonínsko má díky své poloze a jedinečnému charakteru velmi dobré předpoklady pro rozvoj cykloturistiky. Množství cyklistických tras je rozhodně uspokojující, všechny obce jsou propojeny ať už nějakou místní cyklotrasou nebo regionální či národní trasou. Co se týče vybudovaných cyklostezek, všechny jsou účelné a užitečné. Jen je škoda, že plány u některých z nich nebyly dotaženy do konce. U většiny se podařilo vybudovat

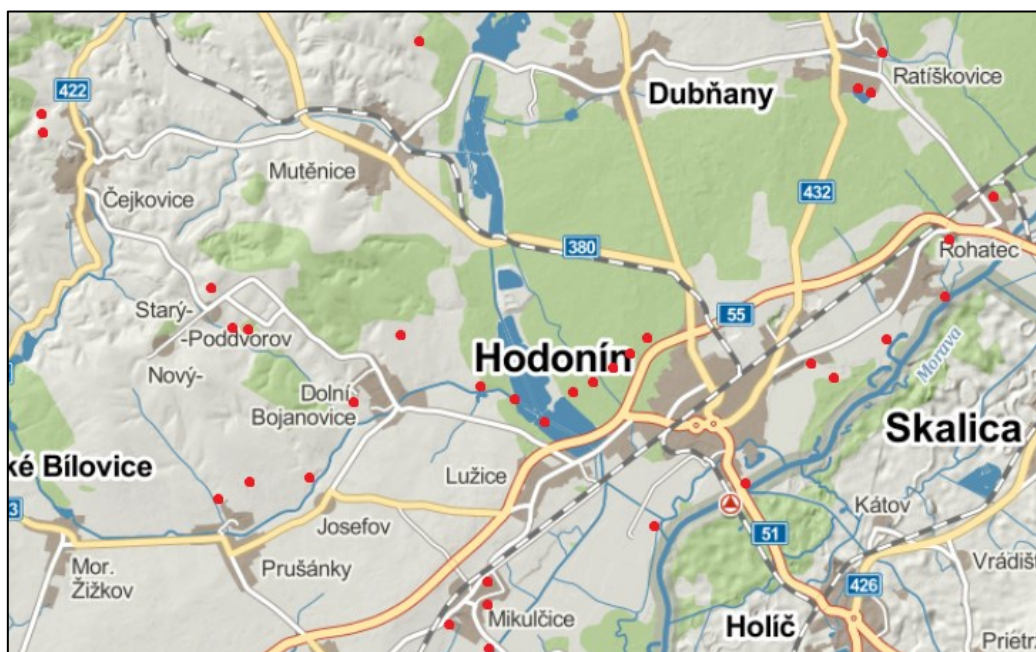
pouze první etapu a pokračování ve výstavbě další etapy vázne. Mikroregion Hodonínsko však usiluje o dokončení, aby byla zajištěna větší bezpečnost cyklistů.

## 5.2. Cykloturistická odpočívadla

V případě cyklistické dopravy, stejně jako u jiných druhů dopravy, je potřeba zřizovat v terénu další doprovodná příslušenství, která uživatelům usnadní a zpříjemní používání kola. Mikroregion Hodonínsko pro podporu cykloturistiky nechal na vybraných místech vybudovat cykloturistická odpočívadla, informační tabule a naučné panely nebo zábavné prvky pro děti. U tras se zvýšeným pohybem cyklistů nebo také chodců a bruslařů, je žádoucí zřizovat místa, kde si mohou lidé odpočinout. Informační panely a tabule zase mohou sloužit k usnadnění orientaci v prostoru nebo dodávat informace např. o okolní krajině, regionu, tradicích v regionu aj. V této kapitole bude uvedena ukázka některých odpočívadel, která byla mikroregionem zřízena. Celý seznam je zobrazen v příloze č. 1.

Počet cykloturistických odpočívadel zřízených mikroregionem Hodonínsko	Cena celkem
34	1 498 816 Kč

Tabulka 5.7. Cykloturistická odpočívadla na Hodonínsku. Zdroj: Interní materiály mikroregionu Hodonínsko.



Obr. 5.7. Mapa cykloturistických odpočívadel zřízených mikroregionem Hodonínsko. Zdroj: [www.mapy.cz](http://www.mapy.cz), interní materiály mikroregionu Hodonínsko, zpracování vlastní

## Cykloturistické odpočívadlo Hodonín – Za hřbitovem

Odpočívka je bez krytého posezení, zahrnuje parkový stůl se dvěma parkovými lavicemi, odpadkový koš a cyklostojan na kola. Odpočívadlo je vybaveno informačním panelem o rozměrech 1x1,5 m. Téma naučného panelu: Hodonín, Zemědělství na Slovácku, které zpracovalo občanské sdružení Malovaný kraj, Břeclav. Samoobslužné depo tvoří dřevěná vyřezávaná slunečnice. Celková cena odpočívadla byla **55 318 Kč**. Dotaci poskytl ROP Jihovýchod – „Cykloturistická zastavení v mikroregionu Hodonínsko“.



Obr. 5.8. Odpočívadlo v Hodoníně za hřbitovem. Zdroj: vlastní

## Hodonín – Na pískách

Krytá odpočívka (s dřevěným přístřeškem) obsahuje parkový stůl, dvě parkové lavice, odpadkový koš, cyklostojan na kola a potištěný infopanel. Téma naučného panelu: Hodonínské rybníky, Hodonínsko. Téma zpracovalo OS Malovaný kraj, Břeclav. Samoobslužné depo je zpracováno jako kadibouda. Náklady na odpočívadlo činily celkem **71 278 Kč**. Dotaci poskytl ROP Jihovýchod – „Cykloturistická zastavení v mikroregionu Hodonínsko“.



Obr. 5.9. Odpočívadlo Hodonín – Na pískách Zdroj: Vlastní.



### **Dolní Bojanovice – U Křížku**

Odpočívadlo tvoří krytá odpočívka s parkovým stolem a dvěma parkovými lavicemi, odpadkový koš, cyklostan na kola a naučný panel na téma „Dřevěné kříže a František Vymyslický“, „Křesťanská obec“, které zpracovalo OS Malovaný kraj, Břeclav. Samoobslužné depo tvoří velká dřevěná židle. Cena odpočívadla činila **71 278 Kč**. Poskytovatelem dotace byl ROP Jihovýchod – „Cykloturistická zastavení v mikroregionu Hodonínsko“.



Obr. 5.10. Odpočívadlo D. Bojanovice – U křížku. Zdroj: Vlastní.

### **Dolní Bojanovice – Pod lípou**

Odpočívadlo je tvořeno dvěma parkovými lavicemi, odpadkovým košem, cyklostojanem a informačním panelem na téma „Jídlo a pití na Slovácku“, „Vlčí rynek“. Dále se zde nachází samoobslužné depo, které zobrazuje čtyři světové strany. Cena za odpočívadlo byla **24 034 Kč**. Dotaci poskytl ROP Jihovýchod – „Cykloturistická zastavení v mikroregionu Hodonínsko“.



Obr. 5.11. Odpočívadlo D. Bojanovice – Pod lípou. Zdroj: Vlastní.

### Dubňany – Pod dubňanskú horú.

Odpočívka je krytá dřevěným přístřeškem. Je zde stůl se dvěma lavicemi, dále odpadkový koš, cyklostojan na kola a informační panel, zpracovaný na téma „Pod dubňanskú horú“, „Havíř a permoní“. Samoobslužné depo tvoří dřevěná vyřezávaná slunečnice. Odpočívadlo vyšlo na **71 278 Kč**. Dotaci poskytl ROP Jihovýchod.



Obr. 5.12. **Odpočívadlo v Dubňanech.** Zdroj: Vlastní.

### Mikulčice – Hřiště skautů

V Mikulčicích se nachází naučné hřiště pro děti, které je vybaveno zvonkohrou s otázkami zaměřenými na druhy dřevin, otáčecím naučným panelem a dřevěným hadem. Téma zpracovala Bc. Patrícia Juráňová. Celková cena hřiště činila **42 700 Kč**. Dotaci na něj poskytl ROP Jihovýchod – „Cyklo-stezky na Hodonínsku zajímavé i pro děti“.



Obr. 5.13. **Dětské hřiště v Mikulčicích.** Zdroj: Vlastní.



## Rohatec – Na kopci, naproti Alexy

Odpočívka je bez zastřešení, nachází se zde parkový stůl se dvěma lavicemi, odpadkový koš a cyklostojan. Informační panel je zpracován na téma „Výtvarníci z Rohatce“, „O hastrmanech“. Jako samoobslužné depo zde měla být dřevěná vyřezávaná slunečnice, která však bohužel na místě chybí. Odpočívadlo vyšlo na **55 318 Kč**. Poskytovatelem dotace byl ROP Jihovýchod – „Cykloturistická zastavení v mikroregionu Hodonínsko“.



Obr. 5.14. Odpočívadlo Rohatec – Na kopci. Zdroj: Vlastní.

## Rohatec – Přívoz – přístaviště

U přístaviště se nachází tři informační panely na téma „Rohatec a jeho okolí“, které zpracoval Ing. Petr Hodnický, PhD a Ing. Zuzana Čechovská. Cena činila **17 000 Kč** a dotaci poskytl Jihomoravský kraj, projekt „Naučné panely při řece Moravě“.



Obr. 5.15. Informační panely v Rohatci u přístaviště. Zdroj: Vlastní.

## Ratíškovice – Bašta – dětské hřiště

Odpočívadlo je postaveno jako dětské hřiště, kde se nachází otáčecí naučný panel, vlnobití, hnízdečko, divoké chůdy a odpadkový koš. Téma pro děti zpracovala Bc. Patrícia Juráňová. Dotaci poskytl ROP Jihovýchod – „Cyklo-stezky na Hodonínsku zajímavé i pro děti“. Celková cena dosáhla výše **86 431 Kč**. [52]



Obr. 5.16. Dětské hřiště v Ratíškovicích. Zdroj: Vlastní.

Cykloturistická odpočívadla, dětská hřiště i naučné panely jsou přidanou hodnotou každé cyklistické trasy. Mikroregion si tohle dobře uvědomuje. Svědčí o tom také to, že jich na území vybudoval **celkem 34**, což je dostatečné množství. Všechny jsou hezky zpracovány a většina z nich se nachází v příjemném prostředí s krásnou okolní krajinou. U každé odpočívky je navíc umístěn informační panel, který poskytuje informace pro cyklisty i pěší turisty. Základem je mapa s vyznačenými trasami, dopravními uzly, restauracemi, ubytováním i turistickými cíli. Tyto údaje jsou doplněny o naučné informace vztahující se k dané lokalitě. Všechny informace jsou dobře čitelné pro uživatele různé výšky i věku. Samoobslužné depo, vybavené základním nářadím, slouží pro jednoduché opravy a seřízení jízdních kol. Bohužel někteří lidé cykloturistická odpočívadla znečišťují např. nedopalky od cigaret. Přitom snaha udržovat objekt v čistotě je nejen na zřizovateli, ale i na uživateli.



### 5.3. Plánované cyklostezky/cyklotrasy

V této kapitole jsou uvedeny a popsány některé plánované trasy a cyklostezky podle vypracovaného generelu mikroregionu Hodonínsko. Navržené trasy vycházejí z požadavků jednotlivých obcí – členů mikroregionu Hodonínsko. Všechny cyklostezky by měly být zpevněné, pokud možno s živичným krytem (z asfaltového betonu). Návrh konstrukčních vrstev jednotlivých úseků má být odlišný podle očekávaného zatížení komunikace a geologických podmínek podloží.

Některé trasy, respektive jejich část, procházejí územím Natura 2000 (soustava lokalit chránících nejvíce ohrožené druhy rostlin, živočichů a přírodní stanoviště na území EU). Jde o lokality „Kapánsko“, „Očov“ a „Doubrava“. V těchto lokalitách lze očekávat specifické požadavky na vedení trasy, konstrukční vrstvy tělesa cyklistické stezky, zákaz dopravního a informativního značení apod. [52]

#### Cyklostezka Hodonín – Rohatec

Plánovaná trasa cyklostezky má být vedena podél pravé strany komunikace směrem do Rohatce, v šířce 3 m a délce 1 650 m. Vzdálenost cyklostezky od komunikace bude cca 8,35 m. Výstavbě brání velice složitý proces výkupu pozemků, jelikož trasa vede přes pozemky několika stovek vlastníků. První etapa v k.ú. Rohatec by měla být realizována v roce 2014. Druhá etapa v návaznosti na vykoupené pozemky. [52]



Obr. 5.17. Mapa plánované cyklostezky Hodonín – Rohatec. Zdroj: [www.mapy.cz](http://www.mapy.cz), zpracování vlastní.

Cyklostezka má význam zejména proto, že se v Rohatci nachází **přístaviště Baťova kanálu**. Baťův kanál je vyhledávaným cílem turistů. Jeho délka (od Otrokovic do Skalice) je



v současnosti přibližně 53 km. Některé úseky vedou přes řeku Moravu, jinde vede uměle vytvořenými kanálovými úseky. Je využíván jako turistická vodní cesta, lidé k němu jezdí ve svém volném čase, aby se svezli na lodích, tráví zde i dovolenou nebo víkendové pobyty. A plánovaná cyklostezka by k němu výrazně usnadnila přístup. Může být navíc spojnicí na mezinárodní dálkovou trasu EuroVelo 4. Na druhé straně obyvatelé Rohatce by ji uvítali zejména z důvodu bezpečné dopravy na kole do okresního města. [15]

### **Cyklostezka Hodonín – Ratíškovice**

Začátek trasy Hodonín – Ratíškovice je plánován na polní nezpevněné cestě od ulice Marxova po Černý most. Cyklostezka by měla být dlouhá 1 080 m a široká 3 m. U Černého mostu bude přecházet v úseku 490 m na komunikaci a poté zpět na samostatnou cyklostezku jdoucí podél pravé strany komunikace na zeleném pásu. Stezku kříží silnice I/55 a za touto silnicí je navrhována stezka oddělená od komunikace zeleným pásem v délce 5 980 m, která má být vedena na pravé straně ve směru Hodonín – Ratíškovice. Problémem je opět složitý výkup pozemků. [52]



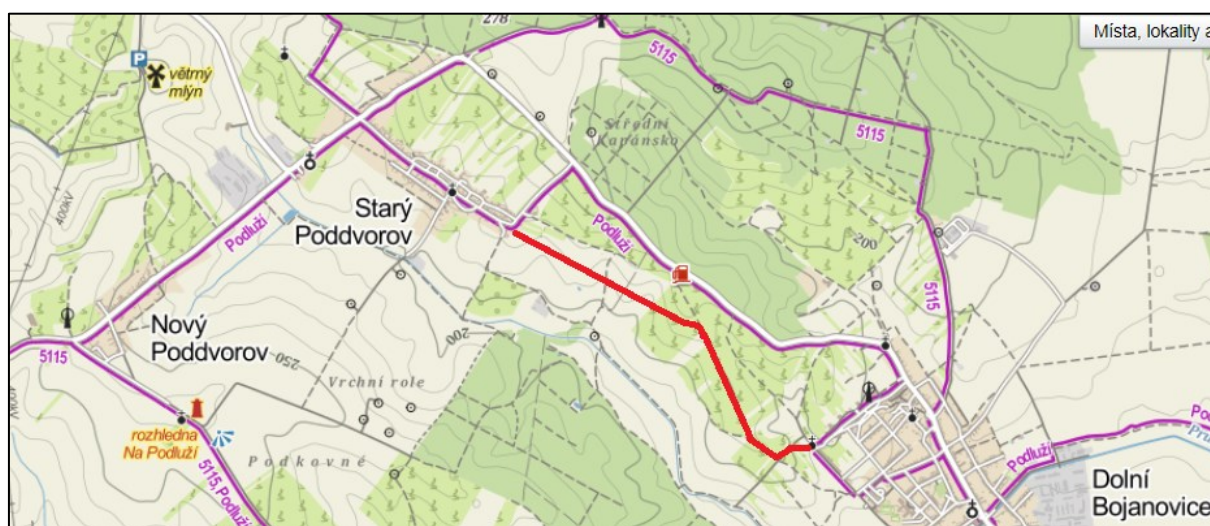
Obr. 5.18. **Mapa plánované cyklostezky Hodonín - Ratíškovice.** Zdroj: [www.mapy.cz](http://www.mapy.cz), zpracování vlastní

Cyklostezku by uvítali především místní obyvatelé jako nejkratší spojnicí obce s městem. Turisté ji mohou využít za účelem návštěvy areálu vinných sklepů „Nácestek“ v Ratíškovicích, které jsou postaveny souběžně s cestou do Milotic, kam mohou milovníci vína dále pokračovat. Ratíškovice jsou známé také jako centrum sportu. Nachází se zde několik hřišť, volejbalové a tenisové kurty, plavecký bazén, kuželna a další. I milovníci

rybaření si zde přijdou na své. V obci a jejím okolí se nachází několik vodních ploch. Největším z nich je vodní nádrž Hliník. Velkou roli hraje v Ratíškovicích folklor. Návštěvníky a turisty mohou přilákat například krojované hody nebo mezinárodní festival dechových hudeb. Cyklisté mohou v Ratíškovicích dále navázat na vinařskou stezku Podluží. [34]

### Cyklostezka Dolní Bojanovice bůdy – Starý Poddvorov

600 m cyklostezky má vést po nové živičné cestě, kde bude dále přecházet na trasu vedenou po polní nepevněné cestě až do Starého Poddvorova, kde je cyklostezka uvažována v šířce 3 m a délce 2 650 m. [52]



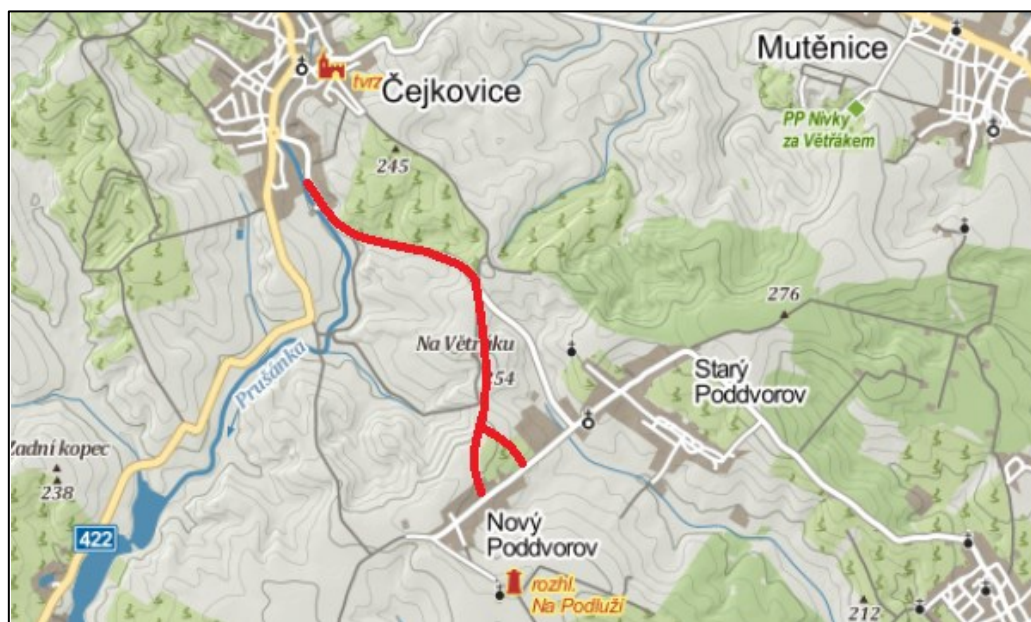
Obr. 5.19. Mapa plánované cyklostezky Dolní Bojanovice - Starý Poddvorov. Zdroj: www.mapy.cz, zpracování vlastní

Obě obce jsou známé především vinařstvím, bohatými kulturními a lidovými tradicemi a folklorem. Kromě několika místních tras vede obcemi i moravská vinařská stezka Podluží, na kterou by plánovaná cyklostezka mohla navazovat. V Dolních Bojanovicích láká turisty kromě vína i **Slovácká chalupa**, ve které je expozice vybavení selského stavení 19. století, informace o historii dolnobojanovického kroje a zvykosloví. Ve Starém Poddvorově se zase nachází **starý větrný mlýn** celodřevěné konstrukce z roku 1949, který rozhodně stojí za prohlídku. Pomocí cyklostezky by mohli nejen obyvatelé Starého Poddvorova dále navázat na již vybudovanou cyklostezku v Dolních Bojanovicích směrem na Hodonín. Znamenalo by to pro ně tedy bezpečnou přepravu až do okresního města. A právě z hlediska bezpečnosti by byla tato cyklostezka velkým přínosem. Silniční komunikace, která vede z Bojanovic

do Poddvorova, je totiž v horším technickém stavu, úzká a s prudkými, špatně přehlednými zatáčkami. Toto všechno nečiní cestu příliš vhodnou pro cyklisty.

### Cyklostezka Nový Poddvorov – směr Čejkovice

V Novém Poddvorově jsou dvě polní cesty, v délkách 550 m a 550 m, kde se nad Obecním úřadem mají spojit v jednu 3 m širokou cyklostezku, která bude pokračovat směrem na Čejkovice v délce 3 700 m. [52]



Obr. 5.20. Mapa plánované cyklostezky Nový Poddvorov – Čejkovice. Zdroj: [www.mapy.cz](http://www.mapy.cz), zpracování vlastní.

Obec Čejkovic proslula zejména vinařstvím. Doloženo je zde už od 13. století, kdy začal vinnou révu pěstovat řád templářů. Templáři postavili v Čejkovicích také středověkou tvrz, která byla v 18. stol. přestavěna na zámek, v jehož prostorách je dnes umístěn mimo jiné i hotel s restaurací. Čejkovice jsou cyklisticky rozvinutou obcí. Nachází se tam několik objektů s certifikací „Cyklisté vítáni“. V Novém Poddvorově byla v roce 2010 zpřístupněna nová **rozhledna „Na Podluží“**, která je hojně navštěvována jak turisty, tak i obyvateli z okolních obcí. Většina produktivních obyvatel Nového Poddvorova je zaměstnána v zemědělství, ostatní dojíždí za prací do nejbližšího okolí. Cyklostezka by jim tak mohla tyto cesty usnadnit. V Čejkovicích se dá dále navázat na Velkopavlovickou vinařskou stezku nebo na Moravskou vinnou a v Novém Poddvorově na stezku Podluží. [36]



## Cyklostezka Josefov – Dolní Bojanovice

Cyklostezka je plánována po pravé straně komunikace ve směru Josefov – Dolní Bojanovice, po zeleném pásu v šířce 3 m a délce 1 700 m. Stezka bude oddělena zeleným pásem v šířce 3,45 m. [52]



Obr. 5.21. Mapa plánované cyklostezky Dolní Bojanovice - Josefov. Zdroj: [www.mapy.cz](http://www.mapy.cz), zpracování vlastní.

Plánovaná cyklostezka by tvořila optimální cyklistické spojení obcí Dolní Bojanovice, Josefov a také Prušánky, do kterých je cyklostezka již vybudována. V Dolních Bojanovicích je dále možné napojení na cyklostezku do Hodonína, a tak by bylo umožněno propojení všech tří obcí s městem. Josefov a Dolní Bojanovice jsou si navíc velmi blízké. Obyvatelé se často účastní různých kulturních, společenských, sportovních a jiných akcí ve vedlejší obci. A jelikož jsou od sebe vzdáleny pouhé dva kilometry, je kolo ideálním prostředkem přepravy. Navíc tudy často jezdí i děti. Cyklistická doprava by tak byla rozhodně bezpečnější. Oběma obcemi prochází místní cyklotrasy, Dolními Bojanovicemi také jedna vinařská stezka.

## Trasa podél řeky Moravy Hodonín – Mikulčice – Lanžhot – soutok

Cykloputování kolem dolního toku řeky Moravy je velice příjemné. Morava tvoří pod Hodonínem hraniční řeku, kterou lemuje protipovodňová hráz, pás lužního lesa, obdělávaná pole, vinohrady a zástavba vesnic. Momentálně tudy vede několik cest. Některé jsou označovány jako cyklotrasy, některé značení nemají. Mikroregion Hodonínsko společně

s Povodím Moravy a Jihomoravským krajem hledá finance na tuto akci. Termín dokončení je stanoven na rok 2014.



Obr. 5.22. Mapa cyklistické trasy vedoucí kolem řeky Moravy. Zdroj: www.mapy.cz, zpracování vlastní.

Povodí řeky Moravy je cyklisty velmi vyhledávaný úsek. Na kole se dá jet podél celého toku od pramene až po soutok s Dyjí, i když místy s překážkami. Proto má vytvoření dobře sjízdné a označené trasy z Hodonína do Mikulčic a dále do Lanžhota až po soutok velký význam. V Mikulčicích se navíc nachází jeden z nejvýznamnějších sídlištních celků Velkomoravské říše s doloženým slovanským osídlením od 6. století. **Slovanské hradiště Mikulčice**, též Mikulčice-Valy je národní kulturní památkou. Svou rozlohou cca 10 ha představuje nejrozsáhlejší slovanské archeologické naleziště v ČR. V areálu obehnaném opevněním byly nalezeny základy velmožského paláce, dvanácti kostelů, tři mosty a pohřebiště čítající přes 2 500 hrobů. Obestavěný a zastřešený prostor místní baziliky je zakonzervovaný a využíván jako muzejní expozice. [16] [47]

Nejčastějším problémem výstavby nových cyklostezek je majetkové vypořádání, jelikož stezky procházejí velkým množstvím cizích pozemků. Dále pak ochrana životního prostředí, což se dá většinou řešit prostřednictvím navržených opatření – biologické hodnocení a jejich výstupy jako např. transfery rostlin apod. Financování se řeší z dostupných zdrojů, nejčastěji pomocí dotace ze Státního fondu dopravní infrastruktury, Jihomoravského kraje, dále např. ROP a nově pro roky 2014 – 2020 to bude i IROP.

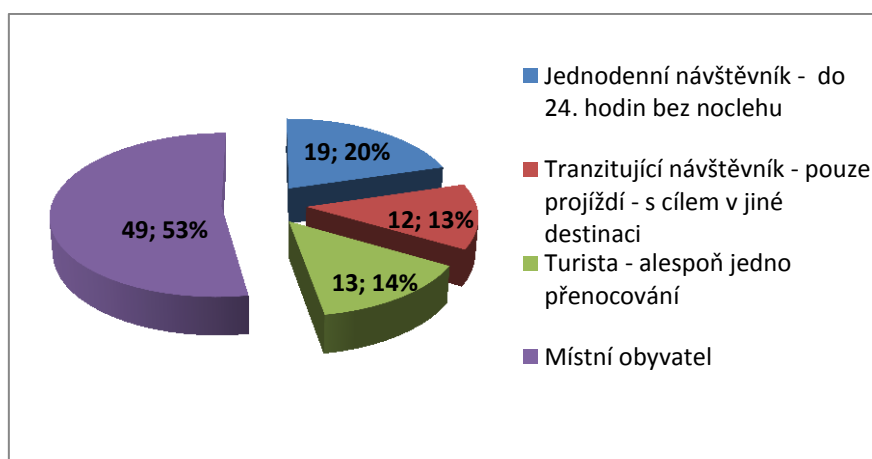
Pro vybudování kompletního propojení obcí cyklostezkami podle generelu je potřeba usilovat o odstranění těchto překážek. Plány cyklostezek jsou navrženy tak, aby splnily svůj účel, a jejich vybudování bude přínosem nejen pro místní obyvatele.

## 5.4. Výsledky dotazníkového šetření

Metodou zkoumání pro objektivní zhodnocení současného stavu a možností rozvoje cyklistické dopravy v mikroregionu Hodonínsko bylo zvoleno dotazníkové šetření. Celkem bylo vyplněno 93 dotazníků. Šetření probíhalo ve dnech 26. 2. 2014 – 20. 4. 2014. 49,32 % dotazníků bylo vyplněno prostřednictvím internetu a zbylých 50,68 % bylo rozdáno v tištěné podobě ve vybraných hotelech, penzionech a restauracích na Hodonínsku. Cílovou skupinou byli aktivní i rekreační cyklisté, obyvatelé mikroregionu Hodonínsko, obyvatelé žijící v okolí mikroregionu, lidé dojíždějící na kole do zaměstnání nebo školy, domácí a zahraniční turisté, návštěvníci území, kteří zde tráví svůj volný čas, zájemci o aktivní formu trávení volného času a další uživatelé bezmotorového způsobu dopravy. Otázek bylo celkem 18, z toho byla jedna otevřená (otázka č. 16) a zbytek uzavřených.

### Zařazení do skupiny podle délky pobytu

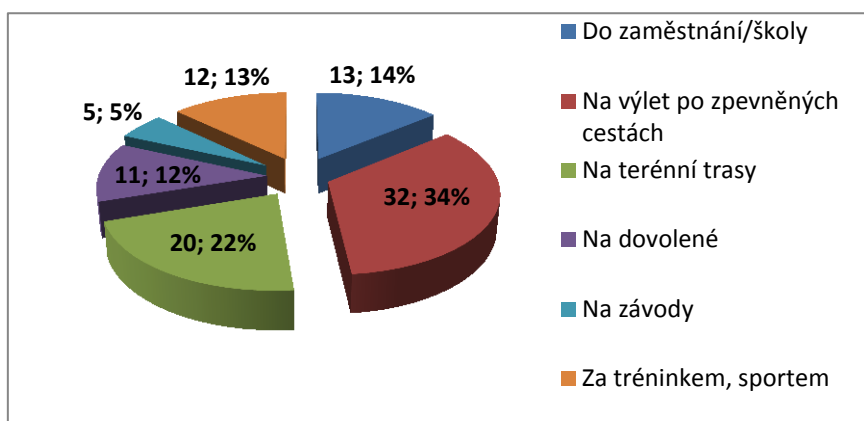
První otázka byla zaměřena na zařazení respondentů do skupiny podle délky jejich pobytu. Největší část respondentů (celkem 53 %) tvořili místní obyvatelé. Dále odpovídalo 20 % jednodenních návštěvníků, kteří se v mikroregionu zdržovali maximálně jeden den bez noclehu, 14 % turistů s alespoň jedním přenocováním a 13 % tranzitujících návštěvníků, kteří oblast pouze projíždějí.



Graf 5.1. Rozdělení respondentů podle délky jejich pobytu. Zdroj: vlastní

## Účel využívání jízdního kola

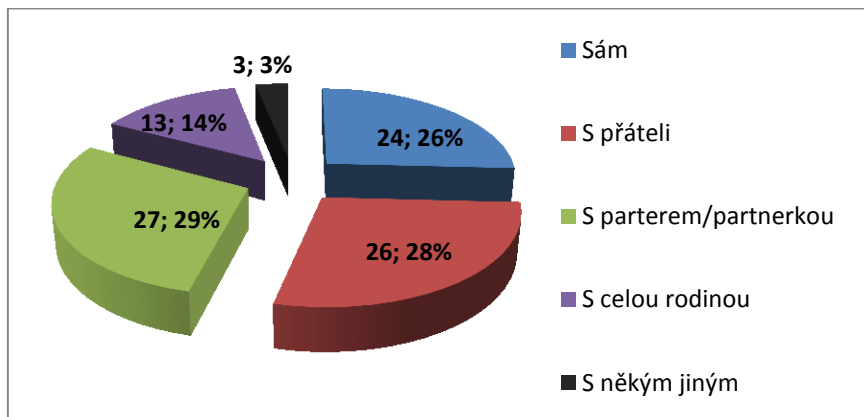
Druhá otázka zkoumala, z jakého důvodu vyjíždějí dotazovaní na kole. Cílem bylo zjistit, kolik lidí používá jízdní kolo např. do zaměstnání nebo do školy, kolik z nich jezdí na závody, dovolené na kolech nebo využívá kolo na výlety či jako prostředek pro udržení fyzické kondice. Z grafu je zřejmé, že nejčastěji vyjíždějí na výlety po zpevněných cestách. Tuto odpověď označilo celkem 32 respondentů. Do zaměstnání/školy jezdí na kole pouze 13 z 93 dotazovaných. Nejméně častá odpověď byla „Na závody“, kterou označilo pouze 5 osob.



Graf 5.2. Účel využívání jízdního kola. Zdroj: vlastní

## Společnost při vyjížděkách na kole

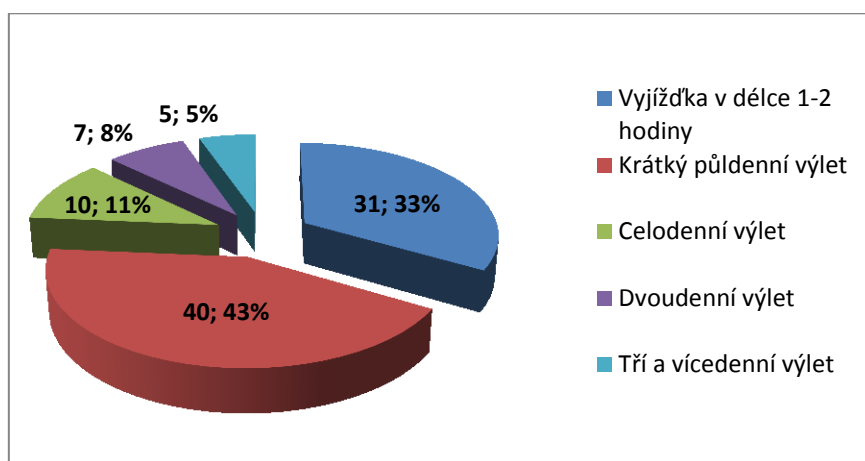
Jak můžeme vidět z grafu 5.3., většina dotazovaných nevyjíždí na kole sama, ale s partnerem/partnerkou – 29 % nebo s přáteli – 28 % a menší část vyjíždí s celou rodinou – 14 %. Poměrně početná skupina – 26 % - však jezdí raději sama, bez nějaké společnosti. Ani jeden z 93 respondentů neoznačil odpověď, že jezdí na kole v rámci organizované skupiny s průvodcem nebo s cestovní kanceláří. Toto by se mohlo zlepšit, kdyby cestovní kanceláře vytvořily výhodné balíčky pro cyklisty a spojily to s jejich intenzivní propagací.



Graf 5.3. S kým vyjíždějí respondenti nejčastěji na kole. Zdroj: vlastní.

## Délka vyjížd'ky na kole

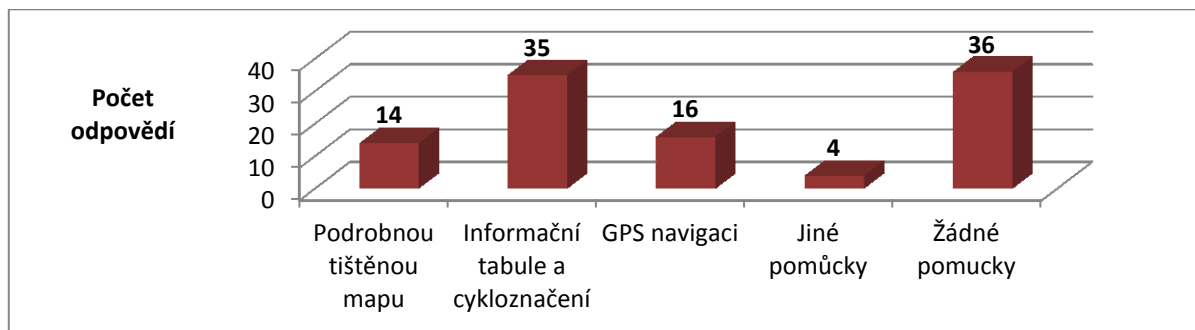
Čtvrtá otázka vypovídá o tom, že většina z vybraných lidí jezdí na vyjížd'ky dlouhé půl dne (43 %) nebo pouze na 1-2 hodiny (33 %). Delší celodenní výlety podniká 11 % dotazovaných. 8 % lidí jezdí na dvoudenní výlety a pouze 5 % na dobu tří a více dnů. Zde by se opět dalo poukázat na nabídku cyklistických balíčků cestovních kancelářů. Kdyby balíček obsahoval kompletní služby i s ubytováním za výhodnou cenu, mohl by se počet lidí, kteří vyjíždí na více dní, zvýšit.



Graf 5.4. Na jak dlouho vyjíždějí respondenti na kole. Zdroj: vlastní.

## Orientace na cestách

Cílem této otázky bylo zjistit, co používají cyklisté k orientaci na cestách. Respondenti měli možnost označit více možností. Podle odpovědí používá celkem 35 lidí informační tabule a cykloznačení na trase, 16 lidí označilo jako prostředek k orientaci GPS navigaci a 14 používá tištěnou cykloturistickou mapu. Většina dotazovaných, celkem 36, však na svých cestách nepoužívá žádné orientační pomůcky.

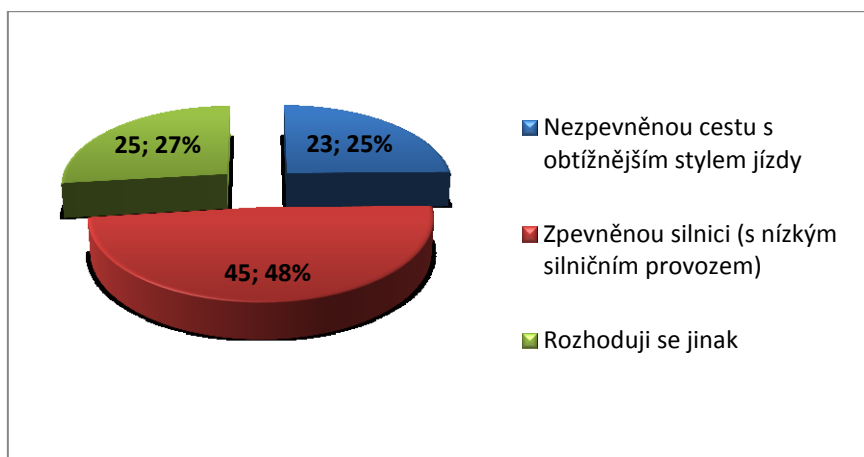


Graf 5.5. Využívání orientačních pomůcek na cestách. Zdroj: vlastní.



## Typy komunikací pro cyklisty

Tato otázka zkoumala, jakému druhu komunikace dávají cyklisté při svých vyjíždkách přednost. Nejvíce respondentů (48 %) by upřednostnilo silnici s nízkým silničním provozem. Skoro o polovinu méně lidí by raději využívalo nebezpečných cest s obtížnějším stylem jízdy (25%). Zbytek dotazovaných se při výběru své cesty rozhoduje jinak.

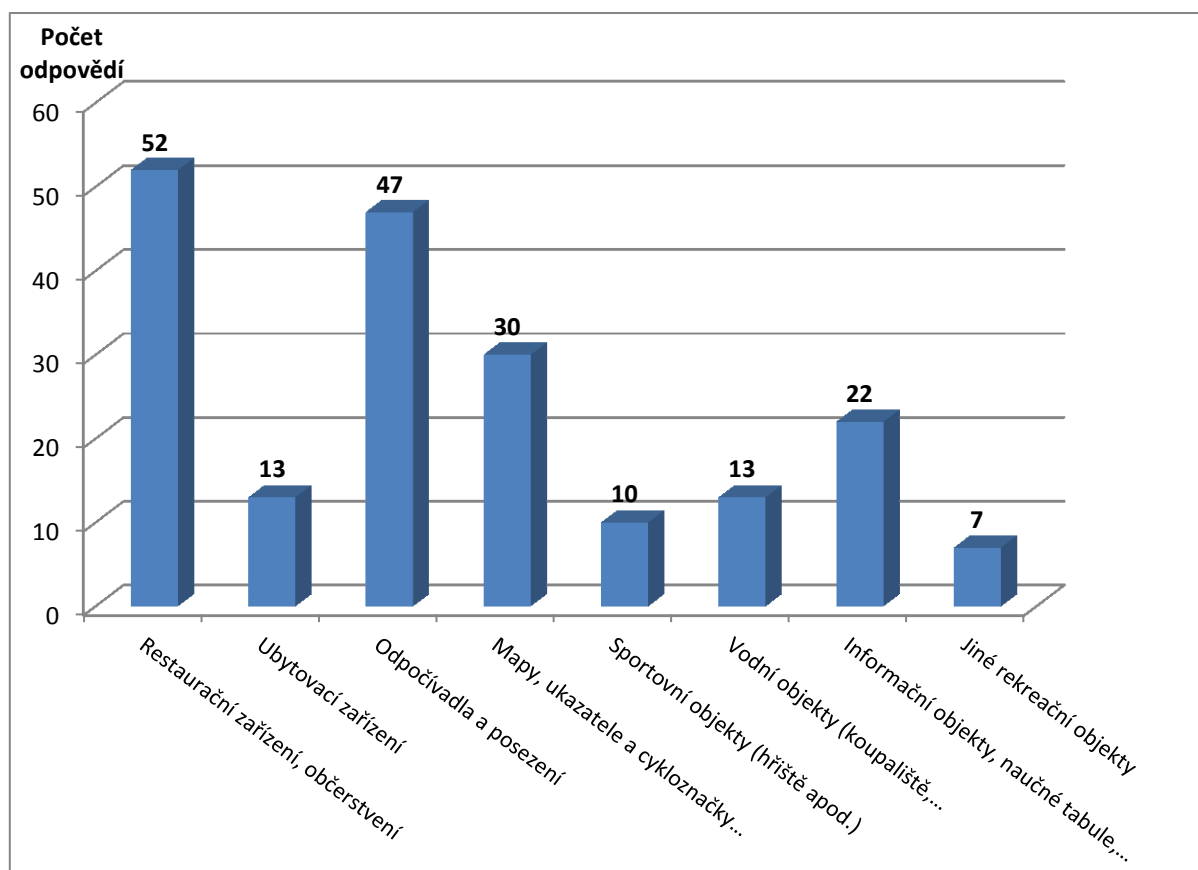


Graf 5.6. Upřednostňované typy komunikací pro cyklisty. Zdroj: vlastní.

## Objekty využívané cyklisty

Podél cyklistických tras a stezek je možné využívat různé objekty. Patří mezi ně například restaurační zařízení, občerstvení, ubytovací zařízení, odpočívadla a posezení, mapy, ukazatele a cyklistické značky, informační objekty (naučné tabule, naučné stezky, mapy apod.), sportovní a vodní objekty a jiné rekreační objekty.

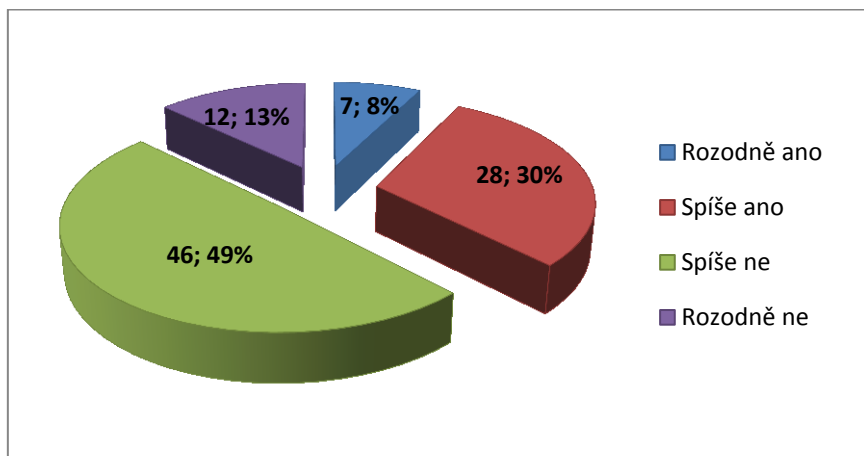
Sedmá otázka zkoumala, které z těchto objektů jsou respondenty využívány. Ti mohli u této otázky označit i více možných odpovědí. Nejčastěji jsou využívány restaurační zařízení a občerstvení, které označilo 52 dotazovaných. Dále pak odpočívadla a posezení (47 hlasů), mapy, ukazatele a cyklistické značky (30 hlasů) a informační tabule (22 hlasů). Menší množství hlasů potom získaly vodní objekty a ubytovací zařízení (13 hlasů), sportovní objekty (10) a 7 lidí využívá jiných rekreačních objektů.



Graf 5.7. Objekty, které cyklisté využívají. Zdroj: vlastní.

### Certifikace zařízení (Cyklisté vítání aj.)

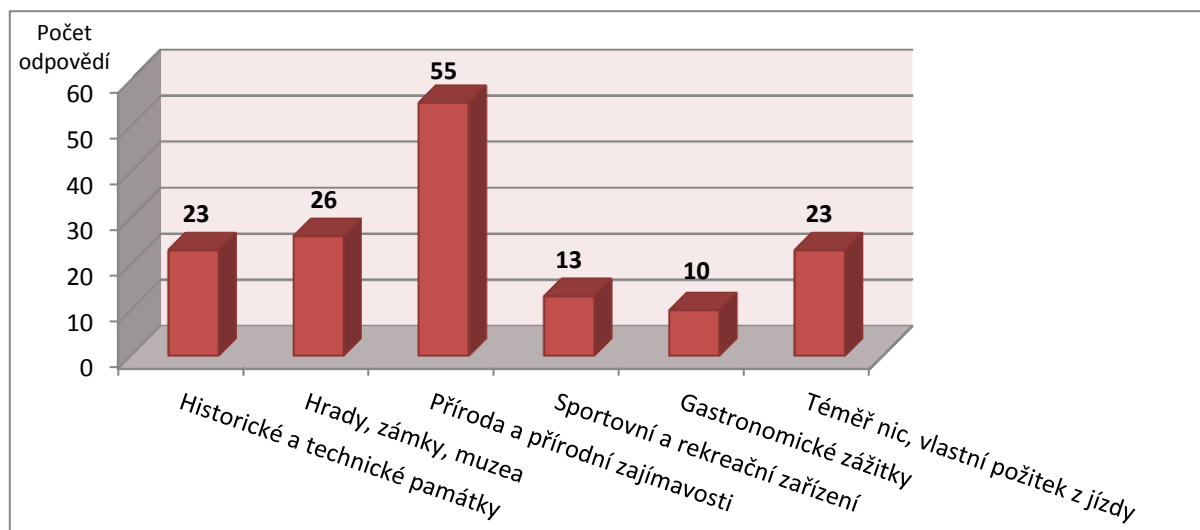
Otázka č. 8 zkoumala, zda se cyklisté zajímají o certifikaci zařízení, například o certifikaci „Cyklisté vítání“. Cílem bylo zjistit, jestli příslušná certifikace zvyšuje profil u zákazníků, jestli ji sledují a případně si podle toho vybírají, které zařízení využijí. Bohužel z odpovědí vyplynulo, že většina lidí příslušnou certifikaci nesleduje. Spíše ne označilo 49 % respondentů a rozhodně ne 13 %. Spíše ano získalo 30 % a rozhodně ano pouhých 8 %.



Graf 5.8. Zájem cyklistů o certifikaci zařízení. Zdroj: vlastní.

## Předměty zájmu při vyjížděce na kole

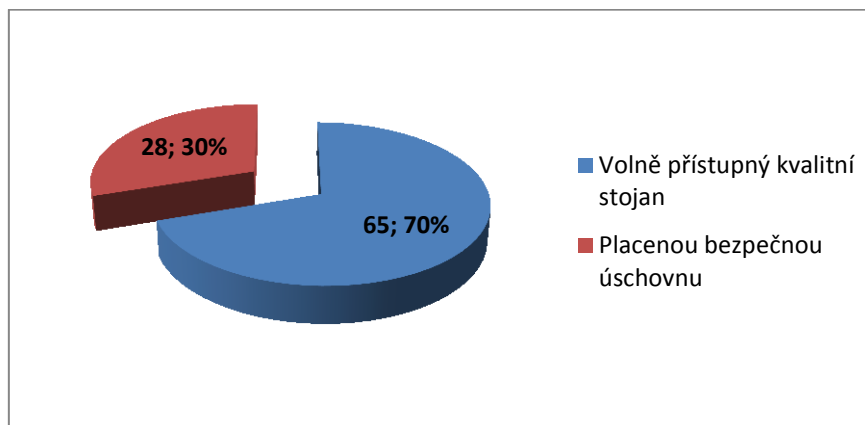
Z otázky č. 9, viz graf 5.9., bylo zjištěno, že respondenti se na svých vyjíždkách na kole zajímají nejčastěji o přírodu a přírodní zajímavosti (46 hlasů). 21 dotázaných navštěvuje hrady, zámky, muzea a podobná zařízení, 19 má zájem o technické a historické památky a 17 jich jezdí pouze pro vlastní požitek z jízdy. Dále 10 hlasů získala doplňující sportovní a rekreační zařízení a 7x byly označeny gastronomické zážitky.



Graf 5.9. O co se cyklisté nejvíce zajímají při jízdě na kole. Zdroj: vlastní.

## Odstavné parkovací plochy a odkládací zařízení pro jízdní kola

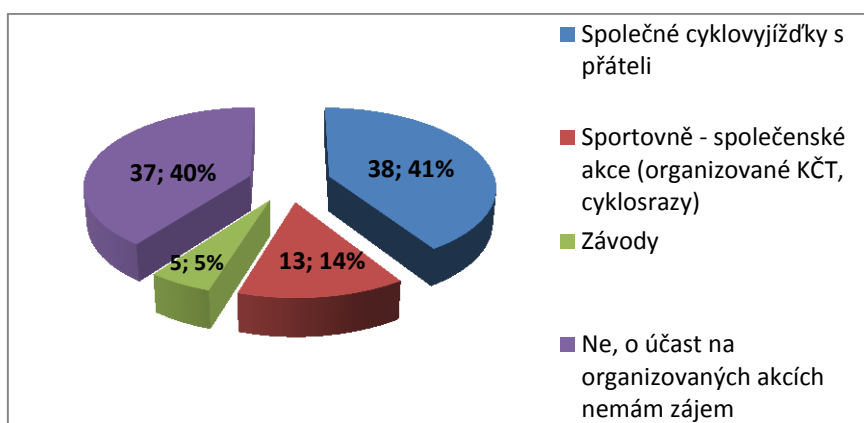
Tato otázka, v pořadí desátá, zjišťovala, jestli by dotázaní cyklisté dali přednost pro zabezpečení kola volně přístupnému kvalitnímu stojanu nebo by raději využili placenou bezpečnou úschovnu. Drtivá většina, viz graf 5.10., by upřednostnila volně přístupný stojan (70 %). Bezpečnou úschovnu jako placenou službu zvolilo pouhých 30 %.



Graf 5.10. Čemu dávají cyklisté přednost pro odkládání kola. Zdroj: vlastní.

## Organizované cyklistické akce

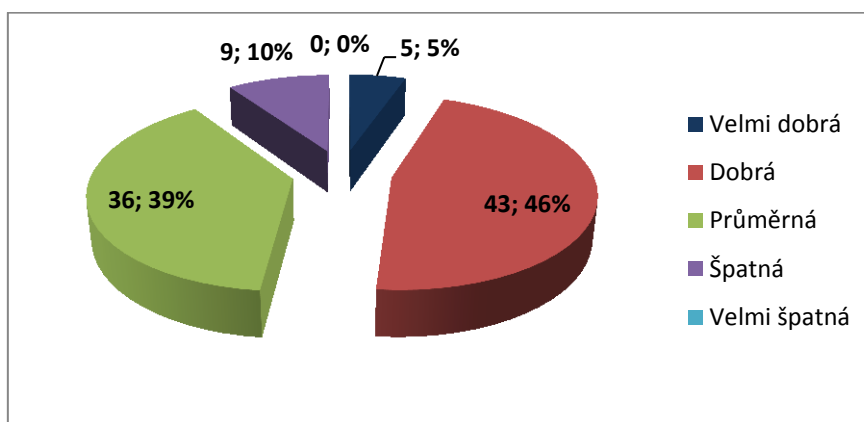
Pomocí téhle otázky bylo zjišťováno, zda mají oslovení cyklisté zájem na organizovaných cyklistických akcích. Na výběr byly 4 konkrétní odpovědi a jedna volná, kterou však nikdo nevyužil. Jak můžeme vidět na grafu 5.11., 41 % dotazovaných má zájem o společné cyklovýjízdky s přáteli. Jen o něco méně, 40 %, nemá zájem o žádné organizované akce. 14 % by využilo sportovně společenských akcí, spojených s vyjížděkami a dalším programem, např. cyklosrazy nebo akce organizované KČT a pouze 5 % dotazovaných by mělo zájem o organizované závody.



Graf 5.11. Zájem o organizované cyklistické akce. Zdroj: vlastní.

## Celkové hodnocení cykloturistiky na Hodonínsku

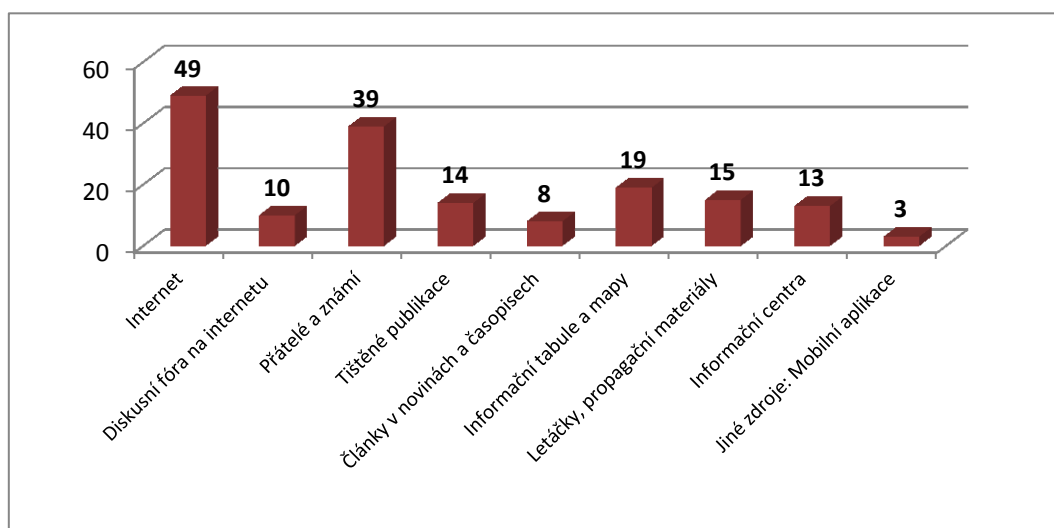
Další skupina otázek se zaměřovala na cykloturistiku přímo na Hodonínsku. Jak ukazuje graf 5.12., 46 % respondentů hodnotí cykloturistiku na Hodonínsku jako dobrou, 39 % jako průměrnou a 5 % jako velmi dobrou. 10 % ji naopak považuje za špatnou. Výsledek je tedy pozitivní, neboť většina dotazovaných odpověděla kladně.



Graf 5.12. Hodnocení cykloturistiky na Hodonínsku jako celku. Zdroj: vlastní.

## Zdroje informací

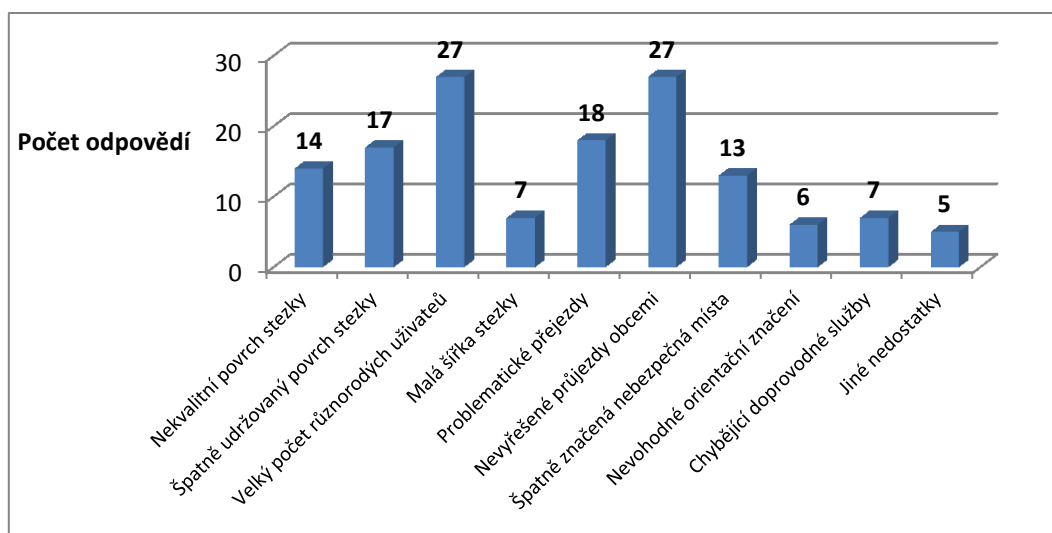
Smyslem této otázky bylo zjistit, z jakých zdrojů získávají respondenti informace o možnostech cykloturistiky na Hodonínsku. Na výběr bylo 8 odpovědí plus jedna volná, kde mohli dotázaní uvést vlastní zdroj. Jak můžeme vidět na grafu 5.13., nejčastěji označovaný byl internet (49 hlasů), což se dalo v dnešní technologicky vyspělé době i předpokládat. Potom to byli přátelé a známí, kteří získali celkem 39 hlasů. Mapy a informační tabule podél cyklistických tras a stezek využívá jako zdroj informací 19 dotázaných a letáčky a volně dostupné propagační materiály 15. Tištěné publikace (mapy, průvodce, knihy) využívá 14 lidí, 13 lidí navštěvuje informační centra a v menším množství se někteří informují prostřednictvím diskuzních fór na sociálních sítích nebo článků v novinách a časopisech. Tři respondenti využili otevřené odpovědi, kde jako zdroj informací doplnili mobilní aplikace.



Graf 5.13. Zdroje informací o cykloturistice na Hodonínsku. Zdroj: vlastní.

## Zásadní nedostatky

Tato otázka si klade za cíl zjistit, co považují respondenti za největší nedostatky při jízdě na kole. Bylo na výběr celkem 11 odpovědí s tím, že byla možnost označit jich více. Ukázalo se, že největším nedostatkem jsou nevyřešené průjezdy obcemi a areály ležícími na trasách a také velký počet různorodých uživatelů najednou (kromě cyklistů ještě in-line bruslaři, psi, kočárky). Obě tyto odpovědi získaly 27 hlasů. Mezi další nedostatky patří problematické přejezdy, např. železniční trať, most, chodník, frekventovaná silnice apod., což označilo 18 lidí, dále pak špatně udržovaný povrch (na stezce překáží kamínky, hlína, listí, větve aj.) dostal 17 hlasů a nekvalitní povrch stezky 14 hlasů. 13 dotázaných lidí není spokojeno se značením nebezpečných míst, sedmi chybí doprovodné služby, šest lidí označilo jako nedostatek nevhodné orientační značení a pět jiné nedostatky.



Graf 5.14. Největší nedostatky cykloturistiky na Hodonínsku. Zdroj: vlastní.

## Spokojenost cyklistů s možnostmi cykloturistiky

Cílem této otázky bylo prozkoumat spokojenost cyklistů s možnostmi cykloturistiky na Hodonínsku dle různých kritérií. Jednotlivé odpovědi byly hodnoceny hodnotící stupnicí 1 – 6, kde znamená: 1 - absolutně spokojen, 2 - docela spokojen, 3 - ani spokojen, ani nespokojen, 4 - docela nespokojen, 5 – absolutně nespokojen a 6 – nemohu soudit.

Jste v oblasti Hodonínska spokojen s...	Absolutně spokojen	Docela spokojen	Půl na půl	Docela nespokojen	Absolutně nespokojen	Nemohu soudit
Množstvím cyklotras/stezek	6	32	37	11	4	3
Kvalitou povrchu	7	23	33	22	5	3
Kvalitou značení	6	40	29	10	4	4
Kvalitou tras/stezek v porovnáním s jinými regiony	5	24	36	5	9	14
Bezpečnostními opatřeními podél tras/stezek (závory, dopravní značení, přejezdy...)	3	23	44	12	6	5
Dostatkem zařazení poskytujících občerstvení	3	29	32	13	9	7
Internetovými zdroji (mapy, informace, tipy)	4	39	30	9	0	11
Tištěnými zdroji (mapy, informace, tipy)	3	37	31	8	3	11
Kvalitou informací podávaných v informačních centrech	5	33	21	10	2	22

Tabulka 5.8. Spokojenost cyklistů s možnostmi cykloturistiky na Hodonínsku. Zdroj: vlastní.

Množství cyklotras/stezek na Hodonínsku by se dalo hodnotit jako velmi dobré. Průměrnou známku přidělilo 37 dotazovaných a jen o něco méně lidí (32) oznámkovalo dvojkou. 6 respondentů označilo, že jsou absolutně spokojeni. 11 jich je docela nespokojeno a pouze 4 jsou absolutně nespokojeni. Výsledek můžeme tedy považovat za příznivý. Co se týče kvality povrchu, nejvíce lidí není ani spokojeno, ani nespokojeno (33). Počet záporných hlasů byl bez mála stejný jako počet kladných. Kvalita povrchu je tedy průměrná. Příznivého výsledku dosáhla kvalita značení. Až 40 lidí dalo známku 2 a 6 dotazovaných dokonce ohodnotilo nejlepším možným výsledkem. 29 lidí není ani spokojeno ani nespokojeno. Docela nespokojeno bylo 10 respondentů a absolutně nespokojeno 4. V porovnání s jinými regiony se kvalita cyklotras a cyklostezek na Hodonínsku ukázala jako dobrá. 24 lidí je docela spokojeno, 5 absolutně spokojeno, ale bohužel 14 lidí je naopak docela či absolutně nespokojeno. Bezpečnostní opatření opět získalo nejčastěji průměrné hodnocení, podobně jako množství zařízení poskytujících občerstvení. Poslední tři ukazatele, které zkoumají kvalitu zdrojů informací, dopadly ve výzkumu velmi dobře. Nejčastější odpovědí u všech byla docela spokojen, což je uspokojující výsledek. Celkově lze říct, že možnosti cykloturistiky na Hodonínsku jsou příznivé. U žádné z odpovědí se nenašlo více záporných odpovědí než těch kladných. To ovšem neznamená, že není co zlepšovat. Mikroregion se musí dále snažit, aby výsledky nebyly pouze průměrné, ale byly výborné.

### **Chybějící cyklostezky**

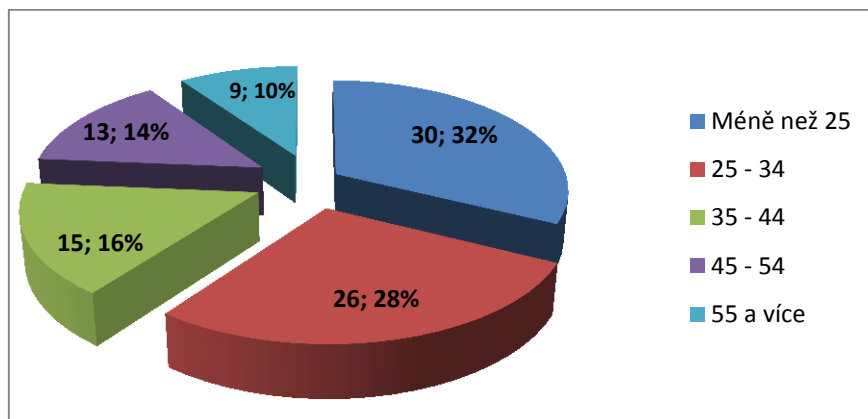
Tato otázka, v pořadí šestnáctá, byla, jako jediná, otevřená a nepovinná. Zjišťovala, zda respondentům chybí na Hodonínsku nějaká cyklotrasa nebo cyklostezka, popřípadě jaká. Odpovědělo na ni bohužel jen 14 dotázaných lidí. Konkrétní odpovědi byly:

- 4x Dubňany – cyklostezka vedoucí až do Hodonína
- 4 x Rohatec – Hodonín
- 3x Ratíškovice – Hodonín
- Dolní Bojanovice – Josefov
- Dolní Bojanovice – Starý Poddvorov
- Cyklostezky by měly být mezi všemi obcemi mikroregionu Hodonínsko

### **Pohlaví a věk**

Poslední dvě otázky zjišťovaly informace o respondentech, viz grafy 5.16. a 5.17. Většinu odpovídajících, tedy 52 %, tvořily ženy. Muži se podíleli na dotazníkovém šetření 48%. Co se týče věkové hranice, 32 % mělo méně než 25 let. Druhou nejčastější věkovou

hranicí byla skupina ve věku 25-34 (28 %). Dále 16 % dotázaných bylo ve věku 35-44, 14 % ve věku 45-54 a věkovou skupinu nad 55 zastupovalo 10 %.



Graf 5.15. Věk respondentů. Zdroj: vlastní.

## 5.5. SWOT analýza cyklistické infrastruktury mikroregionu Hodonínsko

SWOT analýza je zaměřena na zhodnocení vnitřních a vnějších faktorů ovlivňujících úspěšnost zkoumané oblasti. Vnitřní faktory zahrnují hodnocení silných (STRONG) a slabých stránek (WEAKNESSES). Vnější faktory hodnotí příležitosti (OPPORTUNITIES) a hrozby (THREATS), které souvisí s okolním prostředím. V tomto případě se SWOT analýza zabývá cyklistickou infrastrukturou a možnostmi cykloturistiky. Vychází částečně ze strategického plánu rozvoje mikroregionu Hodonínsko, částečně z vlastního průzkumu a z informací zjištěných pomocí dotazníkového šetření.

### Silné stránky

- Výhodná geografická poloha mikroregionu, zejména z hlediska turismu
- Cyklisté při návštěvě mikroregionu Hodonínsko mohou spojit výlet se sousedním Slovenskem
- Tradice vinařství, zachovaný folklor a folklorní slavnosti láká turisty, kteří pak mohou svůj pobyt spojit s cykloturistikou
- Hustá síť turistických tras a cyklotras, rozsáhle vybudované cyklistické vinařské stezky
- Příznivé podmínky pro rozvoj letní rekreace a venkovské turistiky
- Existující generel cyklistických stezek



- Pravidelná propagace cykloturistiky na internetu
- Zpracované cyklomapy a tištěné zdroje informací
- Vysoce hodnotné přírodní lokality (NATURA 2000)
- Vhodně umístěná odpočívadla a informační tabule o zajímavých přírodních lokalitách

## **Slabé stránky**

- Chybějící ochrana cyklistů na významných křižovatkách a přejezdech (viz graf 5.14.)
- Celkově stále nedostatečné propojení města s okolními obcemi sítí bezpečných cyklostezek
- Nedořešené vlastnické vztahy k pozemkům ve vztahu k cyklostezkám
- Nedostatečný propoj s drobnými a malými podnikateli
- Chybějící nabídky organizátorů cestovního ruchu ve vztahu k cykloturistice
- Nedostatečná údržba a kvalita cyklistických stezek (viz graf 5.14.)
- Nevhodný stav povrchů na některých úsecích cyklotras
- Nevyřešené průjezdy v obcích (viz graf 5.14.)

## **Příležitosti**

- Masový rozvoj cykloturistiky, nový životní styl
- Vysoká turistická atraktivita mikroregionu
- Zvyšující se množství turistů jezdících za vinařstvím a folklorem
- Rozšiřování nabídky aktivit s cílem prodloužit sezónnost
- Podpora šetrných forem cestovního ruchu
- Tvorba atraktivních programů s cílem přilákat větší množství turistů
- Podpora malých a středních podniků zabývajících se prodejem, výrobou, opravou a půjčováním jízdních kol
- Podpora cyklistiky jako formy dopravy do zaměstnání
- Spolupráce s okolními státy
- Využití polních cest pro výstavbu cyklostezek
- Výstavba navrhovaných cyklostezek a cyklotras
- Příprava na možnost čerpání finančních prostředků z fondů EU

## **Hrozby**

- Živelné pohromy, které mohou poškodit cyklostezky, ležící v blízkosti vody

- Zvyšující se hustota silničního provozu, který ohrožuje cyklisty
- Nedostatečné finanční prostředky pro výstavbu nových cyklistických tras a stezek
- Klesající využívanost některých cyklotras z důvodu špatného stavu vozovky a další zhoršování jejich stavu
- Zvýšení počtu nehodovosti cyklistů při současném stavu neopravených komunikací
- Pozastavení výstavby cyklostezek z důvodu nedořešených vlastnických vztahů

## 6. Návrhy budoucího rozvoje

V této kapitole budou uvedeny návrhy na odstranění nedostatků a tím zajištění dalšího rozvoje cykloturistiky. Výchozím bodem jsou výsledky dotazníkového šetření, dále SWOT analýza a v poslední řadě také vlastní terénní průzkum.

### Nevyřešené průjezdy obcemi a areály na trasách

Řešením tohoto problému by mohlo být vybudování cyklostezek podél hlavních silnic vedoucích v obcích, které by byly odděleny od ostatní dopravy. V místech kde není možné vybudovat samostatnou cyklostezku, lze vymezit **cyklistické pruhy**, viz obr. 6.1., kde je cyklistická doprava vedena po komunikaci společně s ostatní dopravou, ale ve vodorovně odděleném jízdním pruhu (buďto v části šířky chodníku nebo v části šířky vozovky). V místech, kde není dostatek místa pro zřízení cyklopruhu, je možné použít **piktogramový koridor** pro cyklisty. Ten pouze naznačuje účastníkům silničního provozu stopu průjezdu cyklistů, ale neplnou z něj žádná práva a povinnosti.

Měl by tak být zajištěn bezpečný průjezd obcí a doprava do nejvýznamnějších cílů cyklistů (místa určená k poznávání a zábavě, obchody, sportoviště), do míst pracovních příležitostí a škol.

Příkladem může být hlavní cesta v obci Rohatec. Silnice je dostatečně široká, ale pás u krajnice tvoří nezpevněný povrch, pro cyklisty špatně sjízdný (viz obr. 6.2.). Vedle silnice se pak nachází chodník pro chodce, který je oddělen zahrádkami. Zpevnění krajnice a vybudování cyklistického pruhu by tak umožnilo optimální využití cesty a bezpečnější provoz.



Obr. 6.1. **Cyklopruh.** Zdroj: [www.nakole.cz](http://www.nakole.cz)



Obr. 6.2. **Hlavní cesta v obci Rohatec.** Zdroj: vlastní.

## Velký počet různorodých uživatelů najednou

Pohyb chodců a cyklistů na cyklostezce upravuje zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Ten uvádí: „Je-li zřízen jízdní pruh pro cyklisty, stezka pro cyklisty nebo je-li na křižovatce s řízeným provozem zřízen pruh pro cyklisty, je cyklista povinen jich užít. Jízdní pruh pro cyklisty nebo stezku pro cyklisty může užít i osoba pohybující se na lyžích nebo kolečkových bruslích nebo obdobném sportovním vybavení.“ Tedy někdo, kdo je z hlediska zákona o silničním provozu považován za chodce. Proto je potřeba hlavně vzájemná tolerance všech uživatelů cyklostezky. Na samostatné cyklostezce vyhrazené pro cyklisty by se chodci pohybovat neměly. Pokud je stezka společná pro chodce i cyklisty, je potřeba dodržovat určitá pravidla. Chodci i cyklisté by se měli pohybovat ve svém pruhu a dbát bezpečnosti, aby neohrožovali sebe ani ostatní uživatele. Určitým řešením je budování stezek s odděleným pruhem.

## Problematické přejezdy

Na místech, kde cyklostezka protíná silnici, lze vybudovat **přejezd pro cyklisty**, který podobně jako přechod pro chodce slouží k přejetí cyklistů na druhou stranu. Takové místo je vyznačeno vodorovnou dopravní značkou v podobě čtverců nastříkaných bílou barvou na silnici, vyznačující na ní jízdní pruh pro jízdu cyklistů. Na přejezdu pro cyklisty však nemá cyklista žádná zvýhodnění a musí dát vždy přednost v jízdě všem. Výjimkou jsou přejezdy řízené světelnými signály. Křížení stezky pro cyklisty s prostorem pro pěší provoz by mělo být řešeno přechodem pro chodce přes cyklistickou stezku, nikoliv přejezdem pro cyklisty přes komunikaci pro chodce. Avšak v místech s intenzivnějším pěším provozem by bylo vhodnější přikázat cyklistům sesednout z kola např. pomocí značky C 14a „Cyklisto, sesedni

z kola“. V případě křížení trasy s mostem lze navrhnout **podjezd** a u křížení s železniční tratí **nadjezd** pro cyklisty. To však není všude možné, zejména kvůli finanční náročnosti a prostorovým nedostatkům.

Ve všech případech platí, že je potřeba, aby cyklisté i ostatní účastníci provozu dbali své osobní bezpečnosti.

### **Špatně udržovaný povrch stezky**

K údržbě a zajišťování volného a plynulého průjezdu je zapotřebí zametání, sečení okrajů, úprava zarůstajícího kroví, ořezávání větví aj. Špatný povrch, přerostlá vegetace, kaluže, rozbité sklo, zvlhčená vozovka, vrstva sněhu nebo zledovatělý povrch se cyklistů dotýká mnohem bezprostředněji než řidičů motorových vozidel. Proto je důležitá pravidelná kontrola cyklostezek a cyklotras vedoucích na vozovce i mimo ni.

Stejně tak to platí i u speciální části infrastruktury jako jsou např. odpočívadla. I tam je potřeba pravidelná údržba, zametání, úklid odpadků, sečení trávy, revize a nátěry objektů. Z dotazníku jsme zjistili, že cykloturistická odpočívadla využívá velký počet cyklistů. O to více by se mělo dbát na jejich vzhled.

Údržba cyklostezek spadá do **kompetencí jednotlivých obcí**. Zodpovědná část administrativy by měla nastavit postup pravidelného monitoringu a údržby jednotlivých částí infrastruktury a měla by být určena osoba, která infrastrukturu z hlediska její kvality neustále monitoruje.

Cena údržby (zametání, odmetání, čištění odvodňovacích systémů, odvoz odpadků, prohlídky, drobné opravy odpočívek a prolézaček, revize lávek, sekání trávy) je cca od 12 do 15 tisíc korun za kilometr a rok. Závisí na četnosti a náročnosti cyklistů.

### **Špatně značená nebezpečná místa**

Cyklisté jsou velmi citliví jak vzhledem k bezpečnosti, tak ke kvalitě povrchu, překážek a zajižděk. Kola nejsou vybavena takovými tlumiči jako auta, nemají kolem sebe žádné ochranné prvky odlehčující nárazy ani airbagy. Proto je potřeba dobře označit místa, která pro ně mohou znamenat nějaké nebezpečí jako např. křížení se silnicí nebo železnicí, vada v komunikaci, schodiště, prudké klesání, vysoké obrubníky, brod a jiné překážky. Některá nebezpečná místa je vhodné označit svisle i vodorovně. Cyklisté by však neměli zapomínat na cyklistickou přilbu, která je nelepším řešením pro zajištění větší bezpečnosti na cestách.

V České republice je přilba povinná do 18 let. Na sousedním Slovensku platí od roku 2009 zákon, který ukládá povinnost cyklistické přilby dětem do 15 let a u starších lidí se povinnost nosit přilbu vztahuje na úseky mimo obec.

## **Veřejné osvětlení**

Pro cyklistu je důležité, aby na cestu dobře viděl, ale hlavně, aby byl viděn řidiči automobilů. Není ani tolik potřeba budovat osvětlení po celé délce cyklostezky, ale mělo by být alespoň v místech, kde se cyklostezka napojuje na silniční komunikaci a může tak pro cyklisty znamenat určité nebezpečí.

Příkladem takového nebezpečného místa může být vyústění cyklostezky vedoucí z Dubňan do Hodonína a cyklostezky z Prušánek do Josefova (viz obrázky 6.3. a 6.4.) Obě cyklostezky ústí na komunikaci pro motorová vozidla. Na konci cyklostezky je sice umístěna značka „Konec stezky pro cyklisty“, avšak při snížené viditelnosti může být řidiči automobilů lehce přehlédnutelná a může tak dojít ke střetu cyklisty s autem. I pro cyklistu by bylo lepší, kdyby s dostatečným předstihem věděl, že zde cyklostezka končí a že musí dbát zvýšené pozornosti. Proto by bylo dobré tato místa osvětlit veřejným osvětlením, aby mohli účastníci provozu zavčas jeden druhého postřehnout.



Obr. 6.3. Vyústění cyklostezky vedoucí z Prušánek do Josefova. Zdroj: vlastní.





Obr. 6.4. Vyústění cyklostezky vedoucí z Dubňan do Hodonína. Zdroj: vlastní.

### Nekvalitní povrch stezky

Z dotazníku vyplynulo, že většina cyklistů dává pro jízdu na kole přednost zpevněným povrchům. Ne všechna kola mají dobré odpružení, a proto je rovný, hladký povrch s minimem děr nebo hrbolů výchozím bodem dobré a kvalitní infrastruktury. Nejlepší by bylo vybudovat cyklostezky s **asfaltovým povrchem**. Ten nabízí nejvyšší komfort pro jízdu na kole. To ale není možné u všech cyklostezek, z důvodu inženýrských sítí (optické kabely, vodovody, kanalizace, plynové potrubí apod.). Většina cyklistických stezek byla proto postavena z **rozebíratelné zámkové dlažby**. Dlažba připadá v úvahu také v lesích či jiných místech s rostoucí zelení, neboť pod ní mohou kořeny volně dýchat. Ty mohou navíc vydouvat povrch cyklistické stezky, což by u asfaltové cesty dělalo větší problém. Zámková dlažba se zkosenou hranou, může pro cyklisty představovat stejné pohodlí jako asfaltová cesta. Je však potřeba dbát na kvalitní provedení stavby. Pro požadovanou rovnost vozovky musí být dlaždice výškově vyrovnané a spáry pokud možno zalité.

### Chybějící cyklostezky

O cyklostezkách, které uvedli respondenti v dotazníkovém šetření jako chybějící (str. 73), bylo zmíněno již v kapitole 5.3. Plánované cyklostezky. Všechny jsou zahrnuty v generelu hodonínského mikroregionu. Aby byly tyto plány zrealizovány, musí na nich



mikroregion a jednotlivé obce neustále intenzivně pracovat. V následujících tabulkách jsou uvedeny orientační stavební náklady jednotlivých cyklostezek.

**Tabulka 6.1. Orientační propočet stavebních nákladů cyklostezky Hodonín - Rohatec**

Úsek cyklostezky	Délka úseku (m)	Průměrná šířka (m)	Stávající terén v místě výstavby	Druh konstrukce	Cena Kč/m <sup>2</sup> úpravy	Cena celkem Kč
Hodonín - Rohatec	1 650	3	Stávající rostlý terén	Živičná	1 000	4 950 000

Zdroj: Interní materiály mikroregionu Hodonínsko, zpracování vlastní.

**Tabulka 6.1. Orientační propočet stavebních nákladů cyklostezky Hodonín - Ratíškovice**

Úsek cyklostezky	Délka úseku (m)	Průměrná šířka (m)	Stávající terén v místě výstavby	Druh konstrukce komunikace	Cena Kč/m <sup>2</sup> úpravy	Cena komunikace celkem Kč
Hodonín – Ratíškovice 1. část	1 080	3	Nezpevněná polní cesta	Živičná	1 400	4 536 000
Hodonín – Ratíškovice 2. část	4 900	3	Stávající rostlý terén	Živičná	1 000	14 700 000

Zdroj: Interní materiály mikroregionu Hodonínsko, zpracování vlastní.

**Tabulka 6.3. Orientační propočet stavebních nákladů cyklostezky D. Bojanovice - Josefov**

Úsek cyklostezky	Délka úseku (m)	Průměrná šířka (m)	Stávající terén v místě výstavby	Druh konstrukce komunikace	Cena Kč/m <sup>2</sup> úpravy	Cena komunikace celkem Kč
Dolní Bojanovice - Josefov	1 700	3	Stávající rostlý terén	Živičná	1 000	5 100 000

Zdroj: Interní materiály mikroregionu Hodonínsko, zpracování vlastní.

**Tabulka 6.2. Orientační propočet stavebních nákladů cyklostezky Dolní Bojanovice - Starý Poddvorov**

Úsek cyklostezky	Délka úseku (m)	Průměrná šířka (m)	Stávající terén v místě výstavby	Druh konstrukce	Cena Kč/m <sup>2</sup> úpravy	Cena celkem Kč
D. Bojanovice – St. Poddvorov 1. část	570	3	Živičná komunikace	Živičná	1 000	1 710 000
D. Bojanovice – St. Poddvorov 2. část	2 650	3	Nezpevněná polní cesta	Živičná	1 400	11 130 000

Zdroj: Interní materiály mikroregionu Hodonínsko, zpracování vlastní.

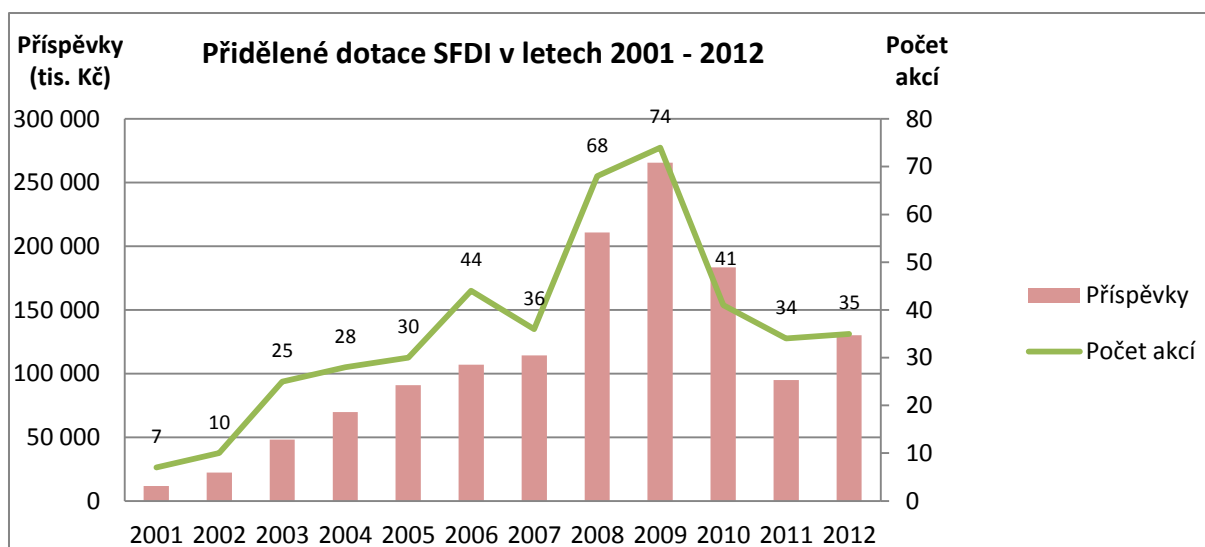
### Možnosti financování uvedených návrhů

Je jasné, že klíčovou otázkou pro rozvoj cyklistické dopravy je dostatek finančních prostředků. Je tedy nutné znát, jaké a kolik zdrojů je připraveno a zda tyto prostředky budou stačit. I přes nedostatek finančních prostředků na řešení situace dopravní infrastruktury v naší zemi si stát uvědomuje, jak důležité jsou projekty, které řeší bezpečnost cyklistů. Finanční podpora ze strany státu probíhá prostřednictvím **SFDI**, **krajských dotací**, dotací z Evropské unie prostřednictvím **ROP** a nově od roku 2014 také **IROP**.

### Přehled dosavadního financování ze Státního fondu dopravní infrastruktury

Dosavadní výstavba a údržba cyklistických stezek plyne ze Zákona č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury.

SFDI poprvé přispěl na výstavbu cyklostezek v roce 2001 ve výši pouhých 12 mil. Kč, kdy podpořil 7 akcí. Od té doby se situace značně změnila. Podpora se každým rokem neustále zvyšovala – v roce 2005, kdy bylo podpořeno 30 projektů, dosáhla téměř 90 mil. Kč, v roce 2006 bylo SFDI podpořeno již 44 projektů, na jejichž realizaci bylo vynaloženo 107 mil. Kč, v roce 2007 poskytl SFDI příspěvek ve výši 114 mil. Kč na 36 akcí. V roce 2008 bylo z rozpočtu SFDI financování 68 akcí týkajících se výstavby a údržby cyklostezek ve výši 211 mil. Kč. V roce 2009 bylo z rozpočtu podpořeno 74 projektů ve výši 266 mil. Kč. V roce 2011 to bylo 34 projektů v celkové výši 95 mil. Kč a v roce 2012 35 projektů ve výši 130 mil. Kč. Celkem tak bylo od roku 2001 až do roku 2012 podpořeno **432 akcí ve výši 1 349 mil. Kč**.



Graf 6.1. Přidělené dotace SFDI na realizaci cyklistických komunikací. Zdroj: Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky.

Ze SFDI z dotačního programu „Cyklistické stezky“ je možné podporovat pouze výstavbu a údržbu cyklostezek, které lze zdůvodnit zvýšením bezpečnosti cyklistů.

Z dotačního programu „Zvyšování bezpečnosti“ lze podporovat projekty vedoucí ke zvýšené bezpečnosti dopravy a jejího zpřístupnění osobám s omezenou schopností pohybu a orientace. Od roku 2013 je možno žádat dotace na akce zaměřené na úpravy infrastruktury směřující ke zvýšení bezpečnosti dopravy a zklidnění dopravy.

Cyklistická infrastruktura v území by se nikdy nemohla realizovat bez finančního přispění krajů, obcí, měst, mikroregionů a dalších subjektů v území, které se významnou měrou podílejí na jejím financování.

## Přehled dosavadního financování ze Strukturálních fondů EU

Ze strukturálních fondů byly podpořeny jak projekty cyklistické dopravy, tak projekty směřující k rozvoji cykloturistiky a bikování.

K 25. 1. 2011 bylo schváleno 192 projektů s cyklistickou tematikou. V období od roku 2007 do roku 2014 byly proinvestovány více než 4 miliardy korun. Nejvíce finančních prostředků jde do cyklistické dopravy z regionů soudržností (ROP NUTS II). Pro léta 2014 - 2020 je možné čerpání z evropských fondů prostřednictvím Integrovaného regionálního operačního programu (IROP). [53]

## 7. Závěr

Cílem této práce bylo zanalyzovat současný stav cyklistické dopravy na Hodonínsku, zjistit, do jaké míry jsou s ní cyklisté spokojeni, a vymezit její základní nedostatky. Jako nástroj výzkumu byl sestaven dotazník. Na základě všech zjištěných informací byla poté navržena doporučení, která by vedla ke zvýšení spokojenosti a k pozitivnímu rozvoji cykloturistiky na daném území.

Z výsledků práce vyplývá, že mikroregion má velký potenciál v oblasti cykloturistiky. Ten však není ještě plně využitý. Přestože je cyklistice a cykloturistice ze strany dobrovolného svazku obcí mikroregionu Hodonínsko i ze strany jednotlivých obcí věnována nemalá pozornost a tento aktivní způsob trávení volného času není zanedbávaný, nachází se zde ještě veliký prostor, kde by se mohly podmínky pro cykloturistiku zlepšit.

Neexistuje žádný univerzální nástroj pro podporu cyklistiky jako rovnoprávného dopravního prostředku, protože každá oblast má svoji specifickou geografickou strukturu, historii, politiku atd. Přesto však můžeme říct, že pokud se rozhodneme podporovat cyklistiku, pak počet cyklistů skutečně vzroste.

Snahou bylo také přiblížit čtenářům cykloturistiku jako takovou. V první části se mohli seznámit s její historií, byly vymezeny základní pojmy, způsoby značení, bezpečnost cyklistů a byly představeny také projekty, které podporují cykloturistiku. Dalším bodem bylo bližší seznámení s mikroregionem Hodonínsko. Jeho zaměření na vinařství a vinařskou turistiku, venkovskou turistiku, stále živé tradice a folklor jsou bezesporu velkým potenciálem pro rozvoj cestovního ruchu. V praktické části byla provedena analýza současného stavu cyklistické dopravy v mikroregionu. Byly popsány cyklostezky, cyklotrasy a cykloturistická odpočívadla. Další část byla zaměřena na plánované cyklostezky. Poté bylo provedeno vyhodnocení dotazníkového šetření, sestavena SWOT analýza a na závěr byla navržena doporučení pro budoucí rozvoj.

Závěrem lze říct, že tvorba bakalářské práce autorku velmi obohatila. Nejen že získala nové teoretické znalosti z oblasti cykloturistiky, ale také měla možnost poznat mnoho zajímavých míst v okolí svého bydliště. To vše přispělo k tomu, že si tento způsob aktivního odpočinku opravdu oblíbila a začala se cykloturistice sama aktivně věnovat.

## Seznam použité literatury

### Knižní zdroje:

- [1] CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU. *Navrhování komunikací pro cyklisty a analýza potřeb budování cyklistické infrastruktury v ČR: konference: sborník přednášek.: Mladá Boleslav, 4. - 5. října 2006.* Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2006, 93 s. ISBN 80-865-0234-1.
- [2] DAVID, Petr, Věra DOBROVOLNÁ a Vladimír SOUKUP. *Slovácko – Hodonínsko.* Praha: S&D, 2005. ISBN 80-868-9901-2.
- [3] DROBNÁ, Daniela a Eva MORÁVKOVÁ. *Cestovní ruch: pro střední školy a pro veřejnost.* 2., upr. vyd. Praha: Fortuna, 2010. ISBN 978-80-7373-079-6.
- [4] HALADA, Andrej et al. *Na kole křížem krážem po Moravě a Slezsku.* Havlíčkův Brod: Fragment, 2007, 126 s. ISBN 978-80-253-0331-3.
- [5] HESKOVÁ, Marie. *Cestovní ruch: pro vyšší odborné školy a vysoké školy.* 2., upr. vyd. Praha: Fortuna, 2011, 216 s. ISBN 978-80-7373-107-6.
- [6] LANDA, Pavel a Jitka LIŠKOVÁ. *Rekreační cyklistika: výběr kola, technika jízdy, děti a kolo.* Praha: Grada, 2004. ISBN 80-247-0726-8.
- [7] MARTÍNEK, Jaroslav. *21 pilířů pro cyklistickou infrastrukturu.* Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2007, 72 s. ISBN 978-80-86502-60-1.
- [8] MINISTERSTVO DOPRAVY A SPOJŮ ČESKÉ REPUBLIKY. *Rozvoj cyklistické dopravy v České republice – II. díl.* Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2000, 112 s. ISBN 80-9021-41-7-7.
- [9] NADACE PARTNERSTVÍ. *Na kole krajem památek a vína: moravské vinařské stezky: průvodce nejen pro cyklisty.* 2013. ISBN 978-80-904918-7-8.
- [10] ONDRÁČEK, Jan a Sylva HŘEBÍČKOVÁ. *Cykloturistika.* Brno: Masarykova univerzita, 2007. ISBN 978-80-210-4443-2.
- [11] PEHLE, Tobias. *Cyklistika: typy kol, výbava a technologie, výlety.* Dobřejovice: Rebo Productions, 2008, 295 s. ISBN 978-80-7234-858-9.

- [12] RYGLOVÁ, Kateřina. *Cestovní ruch: soubor studijních materiálů*. 3. rozšíř. vyd.. Ostrava: Key Publishing, 2009, 81 s. ISBN 978-80-7418-028-6.
- [13] ŠAFRÁNEK, Jiří. *Kolo pro děti i jejich rodiče*. Praha: Portál, 2000, 211 s. ISBN 80-717-8438-9.
- [14] ZELENKA, Josef a Martina PÁSKOVÁ. *Výkladový slovník cestovního ruchu*. Kompletně přeprac. a dopl. 2. vyd. Praha: Linde, 2012. ISBN 978-807-2018-802.

### **Elektronické zdroje:**

- [15] BAŤŮV KANÁL. *Vodní cesta: současnost* [online]. 2012 [cit. 2014-04-04]. Dostupné z: <http://www.batacanal.cz/vodni-cesta/soucasnost.html>
- [16] CESTOVÁNÍ IDNES. *Na kole kolem Moravy ke Zlomené šlapce* [online]. 2008 [cit. 2014-04-03]. Dostupné z: [http://cestovani.idnes.cz/na-kole-kolem-moravy-ke-zlomene-slapce-dxm-/tipy-na-vylet.aspx?c=A080429\\_175044\\_igcechy\\_tom](http://cestovani.idnes.cz/na-kole-kolem-moravy-ke-zlomene-slapce-dxm-/tipy-na-vylet.aspx?c=A080429_175044_igcechy_tom)
- [17] CYKLISTIKA KRNOV. *Cyklopojmy, druhy cyklistické dopravy a tras* [online]. 2011 [cit. 2014-01-18]. Dostupné z: <http://www.cyklistikakrnov.com/Cyklainformace/Cyklopojmy.htm>
- [18] CYKLO JIŽNÍ MORAVA. *Cyklistická síť Eurovelo* [online]. © 2010 - 2014 [cit. 2014-03-19]. Dostupné z: <http://www.cyklo-jizni-morava.cz/cyklisticka-sit-eurovelo#EuroVelo 4>
- [19] CYKLO JIŽNÍ MORAVA. *Moravské vinařské stezky* [online]. © 2010 - 2014 [cit. 2014-02-03]. Dostupné z: <http://www.cyklo-jizni-morava.cz/moravske-vinarske-stezky>
- [20] CYKLO JIŽNÍ MORAVA. *Po Moravské vinné stezce Slováckem - slováckými vinohrady za folklórem* [online]. © 2010 – 2014 [cit. 2014-03-21]. Dostupné z: <http://www.cyklo-jizni-morava.cz/po-moravske-vinne-stezce-slovackem---slovackymi-vinohrady-za-folklorem>
- [21] CYKLO JIŽNÍ MORAVA. *Mutěnickou vinařskou stezkou – Krajem uhlí a vína* [online]. © 2010 – 2014 [cit. 2015-03-21]. Dostupné z: <http://www.cyklo-jizni-morava.cz/mutenickou-vinarskou-stezkou--krajem-uhli-a-vina>



- [22] CYKLO JIŽNÍ MORAVA. *Vinařská stezka Velkopavlovická - Odbočka Čejkovice* [online]. © 2010 – 2014 [cit. 2014-03-21]. Dostupné z: <http://www.cyklo-jizni-morava.cz/vinarska-stezka-velkopavlovicka---odbocka-cejkovice>
- [23] CYKLODOPRAVA. *Infrastruktura: Dálkové trasy Eurovelo* [online]. 2013 [cit. 2014-02-04]. Dostupné z: <http://www.cyklodoprava.cz/infrastruktura/dalkove-trasy/eurovelo/>
- [24] CYKLODOPRAVA. *Infrastruktura: Segregovaná infrastruktura* [online]. 2012 [cit. 2014-01-18]. Dostupné z: <http://www.cyklodoprava.cz/infrastruktura/prvky-infrastruktury/segregovana-infrastruktura/>
- [25] ČESKÁ TELEVIZE: ČT 24. *Nová cyklostezka: Na kole do pole a stejnou cestou zpět* [online]. 2012 [cit. 2014-03-19] <http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/202210-nova-cyklostezka-na-kole-do-pole-a-stejnou-cestou-zpet/>
- [26] ČESKO JEDE. *Certifikace Cyklisté vítáni* [online]. © 2011 [cit. 2014-02-03]. Dostupné z: <http://www.ceskojede.cz/rubriky/cykliste-vitani/>
- [27] ČESKO JEDE. *EuroVelo a Česko* [online]. © 2011 [cit. 2014-02-04]. Dostupné z: <http://www.ceskojede.cz/rubriky/dalkove-cyklotrasy-cr/eurovelo-a-cesko/>
- [28] GREENWAYS. *EuroVelo* [online]. © 1998 - 2013 [cit. 2014-02-04]. Dostupné z: <http://www.greenways.cz/EuroVelo.aspx>
- [29] GREENWAYS. *Eurovelo 4* [online]. © 1998 – 2013 [cit. 2014-03-21]. Dostupné z: <http://www.greenways.cz/EuroVelo/EuroVelo-v-CR/EuroVelo-4.aspx>
- [30] GREENWAYS. *Moravské vinařské stezky* [online]. © 1998 - 2013 [cit. 2014-02-03]. Dostupné z: <http://www.greenways.cz/Greenways-v-CR/Moravske-vinarske-stezky.aspx>
- [31] INFORMAČNÍ CENTRUM MĚSTA KYJOVA. *Cyklostezka Mutěnka* [online]. © 2012 [cit. 2014-03-19] Dostupné z: <http://www.ickyjov.cz/doc/21/>
- [32] JIŽNÍ MORAVA. *Velkopavlovická vinařská stezka* [online]. © 2013 [cit. 2014-03-21]. Dostupné z: <http://www.jizni-morava.cz/?tpl=42&typ=1&id=6633>

- [33] LESY ČR. *Hodonínsko má díky Lesům ČR novou cyklotrasu a naučnou stezku* [online]. 2011 [cit. 2014-03-22]. Dostupné z: <http://www.lesy-cr.cz/media/tiskove-zpravy/Stranky/hodoninsko-ma-diky-lesum-cr-novou-cyklotrasu-a-naucnou-stezku.aspx>
- [34] MĚSTO HODONÍN. *Hodonín a Dolní Bojanovice spojila nová cyklostezka* [online]. 2011 [cit. 2014-03-19]. Dostupné z: <http://www.hodonin.eu/hodonin-a-dolni-bojanovice-spojila-nova-cyklostezka/d-1054588>
- [35] MĚSTO HODONÍN. *Mikroregion Hodonínsko* [online]. 2010 [cit. 2014-03-11]. Dostupné z: <http://www.hodonin.eu/mikroregiony/ds-48760/p1=37093>
- [36] MIKROREGION HODONÍSKO. *Seznam obcí* [online]. © 2010 [cit. 2014-04-04]. Dostupné z: <http://www.hodoninsko.eu/cs/obce>
- [37] MIKROREGION HODONÍSKO. *Vinařství* [online]. © 2010 [cit. 2014-04-04]. Dostupné z: <http://www.hodoninsko.eu/cs/turisticke-info/vinastvi>
- [38] NADACE PARTNERSTVÍ. *Greenways* [online]. © 2008 - 2014 [cit. 2014-02-05]. Dostupné z: <http://stare.nadacepartnerstvi.cz/greenways/kriteria-greenways>
- [39] NADACE PARTNERSTVÍ. *O Nadaci Partnerství* [online]. © 2008 - 2014 [cit. 2014-03-05]. Dostupné z: <http://stare.nadacepartnerstvi.cz/o-nadaci>
- [40] NÁRODNÍ SÍŤ ZDRAVÍCH MĚST ČR [online]. 2012 [cit. 2014-03-12]. Dostupné z: [http://www.nszm.cz/aaa/view.php3?vid=2676&nocache=1&cmd%5B2676%5D=x-2676-0fc56c5cce2bd3d85a22f5a219e05c4d&convertfrom=windows-1250&als%5BROK\\_NYNI%5D=2012](http://www.nszm.cz/aaa/view.php3?vid=2676&nocache=1&cmd%5B2676%5D=x-2676-0fc56c5cce2bd3d85a22f5a219e05c4d&convertfrom=windows-1250&als%5BROK_NYNI%5D=2012)
- [41] OPAVSKEM NA KOLE. *Projekt "Cyklisté vítáni"* [online]. 2005 [cit. 2014-02-03]. Dostupné z: [http://www.opavounakole.info/opavsko/CZ/cykliste\\_vitani.htm](http://www.opavounakole.info/opavsko/CZ/cykliste_vitani.htm)
- [42] PENZION RÉGIO. *Vinařská stezka Podluží* [online]. © 2014 [cit. 2014-03-21]. Dostupné z: <http://www.penzion-regio.cz/podluzi.html>
- [43] PRESS NEWS. Kolo.cz. *Články: O čem se mluví* [online]. 2012 [cit. 2014-02-04]. Dostupné z: <http://kolo.cz/clanek/sit-eurovelo-je-nove-soucasti-transevropske-dopravni-site/kategorie/kolo-o-cem-se-mluvi>

- [44] RATÍŠKOVICE: Oficiální stránky obce. *Současnost obce Ratíškovice* [online]. © 2014 [cit. 2014-04-03]. Dostupné z: <http://www.ratiskovice.com/informace-o-obci/soucasnost/>
- [45] REGIONÁLNÍ RADA REGIONU SOUDRUŽNOSTI JIHOVÝCHOD. *Slovníček pojmů* [online]. © 2014 [cit. 2014-03-20]. Dostupné z: <http://www.jihovychod.cz/pro-zadatele/slovnicek-pojmu#r>
- [46] RYBOVÁ, Jana. Cyklostezka z Hodonína do Lužic už bude průjezdná. *Hodonínský deník* [online]. 2012 [cit. 2014-03-19] Dostupné z: [http://hodoninsky.denik.cz/zpravy\\_region/cyklostezka-z-hodonina-do-luzic-uz-bude-prujezdna-20120830.html](http://hodoninsky.denik.cz/zpravy_region/cyklostezka-z-hodonina-do-luzic-uz-bude-prujezdna-20120830.html)
- [47] SEM A TAM. *Archeologické naleziště Mikulčice – Valy* [online]. © 2012 [cit. 2014-04-03]. Dostupné z: <http://www.sematam.cz/tipy-na-vylet/archeologicke-naleziste-mikulcice-valy/437>,
- [48] STÁTNÍ FOND DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY [online]. © 2014 [cit. 2014-03-20]. Dostupné z: [www.sfdi.cz](http://www.sfdi.cz)
- [49] STEZKY. *Moravské vinařské stezky* [online]. 2013 [cit. 2014-03-21]. Dostupné z: <http://www.stezky.cz/Moravske-vinarske-stezky/Mutenicka-vinarska-stezka.aspx>
- [50] STRUKTURÁLNÍ FONDY. *Integrovaný regionální operační program* [online]. © 2014 [cit. 2014-03-20]. Dostupné z: <http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Microsites/IROP/O-programu>
- [51] TUREK, Petr. Dlouho očekávaná dubňanská cyklostezka brzy otevře. *Hodonínský deník* [online]. 2012 [cit. 2014-03-12]. Dostupné z: [http://hodoninsky.denik.cz/zpravy\\_region/dlouho-ocekavana-dubnanska-cyklostezka-brzy-otevre-20121204.html](http://hodoninsky.denik.cz/zpravy_region/dlouho-ocekavana-dubnanska-cyklostezka-brzy-otevre-20121204.html)

### **Ostatní zdroje:**

- [52] Interní materiály mikroregionu Hodonínsko
- [53] MINISTERSTVO DOPRAVY. *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy pro léta 2013 – 2020*. 2013.

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

## Seznam zkratek

<b>BESIP</b>	Bezpečnost silničního provozu
<b>ČR</b>	Česká republika
<b>ČSN</b>	České technické normy
<b>DSO</b>	Dobrovolný svazek obcí
<b>ECF</b>	Evropská cyklistická federace
<b>EK</b>	Evropská komise
<b>EU</b>	Evropská unie
<b>EUROVELO</b>	European Cycle Route Network - evropská síť cyklotras
<b>GPS</b>	Global Positioning System- celosvětový systém k určování pozice
<b>IROP</b>	Integrovaný regionální operační program
<b>KČT</b>	Klub českých turistů
<b>KKK</b>	Na Kole po Kolejích ke Kanálu
<b>MDS</b>	Ministerstvo dopravy a spojů
<b>MTB</b>	Mountain bike – horské kolo, sportovní jezdci, bikeři
<b>NATURA 2000</b>	Soustava chráněných území Evropského významu
<b>NC</b>	Nákupní centrum
<b>NUTS</b>	Nomenclature of Units for Territorial Statistics - nomenklatura územních statistických jednotek
<b>OS</b>	Občanské sdružení
<b>SFDI</b>	Státní fond dopravní infrastruktury
<b>SWOT</b>	Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats – analýza silných a slabých stránek, příležitostí a hrozeb
<b>TEN-T</b>	Trans-European Transport Networks – transevropská dopravní síť

## Prohlášení o využití výsledků bakalářské práce

Prohlašuji, že

- jsem byla seznámena s tím, že na mou bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. – autorský zákon, zejména § 35 – užití díla v rámci občanských a náboženských obřadů, v rámci školních představení a užití díla školního a § 60 – školní dílo;

- beru na vědomí, že Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava (dále jen VŠB-TUO) má právo nevýdělečně, ke své vnitřní potřebě, bakalářskou práci užít (§ 35 odst. 3);

- souhlasím s tím, že bakalářská práce bude v elektronické podobě archivována v Ústřední knihovně VŠB-TUO a jeden výtisk bude uložen u vedoucího bakalářské práce. Souhlasím s tím, že bibliografické údaje o bakalářské práci budou zveřejněny v informačním systému VŠB-TUO;

- bylo sjednáno, že s VŠB-TUO, v případě zájmu z její strany, uzavřu licenční smlouvu s oprávněním užít dílo v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;

- bylo sjednáno, že užít své dílo, bakalářskou práci, nebo poskytnout licenci k jejímu využití mohu jen se souhlasem VŠB-TUO, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly VŠB-TUO na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše).

V Uherském Hradišti dne 9. 5. 2014

*Blanka Rajchmanová*

Blanka Rajchmanová

## Seznam obrázků

Obr. 3.1. Dopravní značky C 8a, C 8b.....	14
Obr. 3.2. Dopravní značky C 9a, C 9b.....	14
Obr. 3.3. Dopravní značky C 10a, C 10b.....	14
Obr. 3.4. Směrové tabule. ....	15
Obr. 3.5. Návěst před křižovatkou. ....	16
Obr. 3.6. Směrové tabulky. ....	16
Obr. 3.7. Pásové značky.....	17
Obr. 3.8. Směrovka. ....	17
Obr. 3.9. Struktura ekonomických nástrojů v cyklistické dopravě.....	22
Obr. 3.10. Logo Cyklisté vítáni. Zdroj: <a href="http://www.cyklistevitani.cz">www.cyklistevitani.cz</a> .....	24
Obr. 3.11. Mapa "Cyklisté vítáni" s počty certifikovaných zařízení pro rok 2013.....	27
Obr. 3.12. Mapa Greeways v České republice. ....	29
Obr. 3.13. Mapa Moravských vinařských stezek v České republice. ....	30
Obr. 3.14. Mapa EuroVelo v Evropě. ....	32
Obr. 3.15. Mapa EuroVelo v České republice.....	33
Obr. 4.1. Vymezení mikroregionu Hodonínsko v Jihomoravském kraji.....	34
Obr. 5.1. Mapa vinařské stezky Podluží. ....	43
Obr. 5.2. Mapa Moravské vinné stezky. ....	45
Obr. 5.3. Mapa Velkopavlovické vinařské stezky. ....	46
Obr. 5.4. Mapa Mutěnické vinařské stezky. ....	47
Obr. 5.5. Trasy EuroVelo v Jihomoravském kraji.....	48
Obr. 5.6. Hodonínská Doubrava a naučná stezka Hodonínská Doubrava. ....	49
Obr. 5.7. Mapa cykloturistických odpočívadel v mikroregionu Hodonínsko .....	51
Obr. 5.8. Odpočívadlo v Hodoníně za hřbitovem.....	52
Obr. 5.9. Odpočívadlo Hodonín – Na pískách.....	52
Obr. 5.10. Odpočívadlo D. Bojanovice – U křížku .....	53
Obr. 5.11. Odpočívadlo D. Bojanovice – Pod lípou. ....	53
Obr. 5.12. Odpočívadlo v Dubňanech. ....	54
Obr. 5.13. Dětské hřiště v Mikulčicích.....	54
Obr. 5.14. Odpočívadlo Rohatec – Na kopci.....	55
Obr. 5.15. Informační panely v Rohatci u přístaviště.....	55
Obr. 5.16. Dětské hřiště v Ratíškovcích. Zdroj: Vlastní.....	56



Obr. 5.17. Mapa plánované cyklostezky Hodonín - Rohatec. ....	57
Obr. 5.18. Mapa plánované cyklostezky Hodonín - Ratíškovice. ....	58
Obr. 5.19. Mapa plánované cyklostezky Dolní Bojanovice - Starý Poddvorov .....	59
Obr. 5.20. Mapa plánované cyklostezky Nový Poddvorov - Čejkovice.....	60
Obr. 5.21. Mapa plánované cyklostezky Dolní Bojanovice - Josefov.....	61
Obr. 5.22. Mapa cyklistické trasy vedoucí kolem řeky Moravy.....	62
Obr. 6.1. Cyklopruh. ....	76
Obr. 6.2. Hlavní cesta v obci Rohatec. ....	76
Obr. 6.3. Vyústění cyklostezky vedoucí z Prušánek do Josefova.....	78
Obr. 6.4. Vyústění cyklostezky vedoucí z Dubňan do Hodonína.....	79

## Seznam tabulek

Tabulka 5.1. Údaje o cyklostezce Dolní Bojanovice – Písečný rybník .....	40
Tabulka 5.2. Údaje o cyklostezce Hodonín – Dubňany (I. etapa) .....	41
Tabulka 5.3. Údaje o cyklostezce Prušánky – Josefov .....	41
Tabulka 5.4. Údaje o cyklostezce Hodonín - Lužice .....	42
Tabulka 5.5. Údaje o cyklostezce Mutěnice - Kyjov .....	42
Tabulka 5.6. Přehled jednotlivých cyklotras a jejich délka.....	50
Tabulka 5.7. Cykloturistická odpočívadla na Hodonínsku.. .....	51
Tabulka 5.8. Spokojenost cyklistů s možnostmi cykloturistiky na Hodonínsku. ....	71
Tabulka 6.1. Orientační propočet stavebních nákladů cyklostezky Hodonín - Rohatec.....	80
Tabulka 6.2. Orientační propočet stavebních nákladů cyklostezky Hodonín - Ratíškovice....	80
Tabulka 6.3. Orientační propočet stavebních nákladů cyklostezky D. Bojanovice - Josefov .	80
Tabulka 6.4. Orientační propočet stavebních nákladů cyklostezky Dolní Bojanovice - Starý Poddvorov .....	81

## Seznam grafů

Graf 3.1. Vývoj počtu usmrcených cyklistů v ČR. ....	20
Graf 3.2. Podíl usmrcených cyklistů k celkovému počtu usmrcených v ČR. ....	21
Graf 3.3. Krádeže jízdních kol v letech 1995 - 2012. ....	21
Graf 4.1. Návštěvnost jihomoravského kraje v období od r. 2005 - 2013. ....	37
Graf 5.1. Rozdělení respondentů podle délky jejich pobytu. ....	63
Graf 5.2. Účel využívání jízdního kola. ....	64
Graf 5.3. S kým vyjíždějí respondenti nejčastěji na kole. ....	64
Graf 5.4. Na jak dlouho vyjíždějí respondenti na kole. ....	65
Graf 5.5. Využívání orientačních pomůcek na cestách. ....	65
Graf 5.6. Upřednostňované typy komunikací pro cyklisty ....	66
Graf 5.7. Objekty, které cyklisté využívají ....	67
Graf 5.8. Zájem cyklistů o certifikaci zařízení. ....	67
Graf 5.9. O co se cyklisté nejvíce zajímají při jízdě na kole. ....	68
Graf 5.10. Čemu dávají cyklisté přednost pro odkládání kola. ....	68
Graf 5.11. Zájem o oraganicované cyklistické akce. ....	69
Graf 5.12. Hodnocení cykloturistiky na Hodonínsku jako celku. ....	69
Graf 5.13. Zdroje informací o cykloturistice na Hodonínsku. ....	70
Graf 5.14. Největší nedostatky cykloturistiky na Hodonínsku. ....	71
Graf 5.15. Věk respondentů. ....	73
Graf 6.1. Přidělené dotace SFDI na realizaci cyklistických komunikací. ....	83

## **Seznam příloh**

Příloha č. 1: Seznam cykloturistických odpočívadel v mikroregionu Hodonínsko

Příloha č. 2: Fotografická dokumentace vybudovaných cyklostezek

Příloha č. 3: Dotazník

## **Příloha 1: Seznam cykloturistických odpočívadel v mikroregionu Hodonínsko**

- Čejkovice – Naučně na MVS Velkopavlovická
- Čejkovice – Směr Vrbice
- Dolní Bojanovice – Písečné
- Dolní Bojanovice – Pod lípou
- Dolní Bojanovice – Potlacháři
- Dolní Bojanovice – U křížku
- Dubňany – Pod dubňanskú horú
- Hodonín – Doubrava – Hodonín ZOO – směr Písečné (naučná stezka pro děti)
- Hodonín – Hraniční most
- Hodonín – Na pískách
- Hodonín – Nesyt, hráz
- Hodonín – Ropák
- Hodonín – Za hřbitovem
- Josefov – Sklepní ulička
- Mikulčice – Hřiště skautů
- Mikulčice – Slovanské hradiště
- Mikulčice – U přejezdu – směr Lužice
- Mikulčice – U přejezdu – směr Moravská Nová Ves
- Prušánky – Nechory (sklepy)
- Prušánky – U křížku
- Ratíškovice – Bašta – dětské hřiště
- Ratíškovice – Bašta, Hliník
- Ratíškovice – Železniční stanice – Rudník
- Rohatec – Gebhart, vodárna
- Rohatec – Kolonie, železniční přejezd
- Rohatec – Na kopci, naproti Alexi
- Rohatec – Přívóz – přístaviště
- Starý Poddvorov – Dolní sklepy
- Starý Poddvorov – Dolní sklepy – dětská odpočívka
- Starý Poddvorov – Horní sklepy

## Příloha 2: Fotografická dokumentace vybudovaných cyklostezek



Foto 1. Cyklostezka Prušánky – Josefov



Foto 2. Cyklostezka D. Bojanovice – Písečné



Foto 3. Cyklostezka Mutěňka





Foto 4. Cyklostezka Dubňany - Hodonín



Foto 5. Cyklostezka Hodonín - Lužice

### **Příloha 3: Dotazník**

Dobrý den,

jmenuji se Blanka Rajchmanová a jsem studentkou 3. ročníku VŠB-TU Ostrava, obor Ekonomika cestovního ruchu. Píši bakalářskou práci na téma „Rozvoj cykloturistiky v mikroregionu Hodonínsko“ a tímto bych Vás ráda požádala o anonymní vyplnění dotazníku, který bude sloužit jako podklad pro mou bakalářskou práci.

#### **1. Zařazení do skupiny podle délky pobytu:**

- a) Jednodenní návštěvník – výletník do 24 hodin bez noclehu
- b) Tranzitující návštěvník – pouze projíždí – s cílem v jiné destinaci
- c) Turista – alespoň jedno přenocování
- d) Místní obyvatel

#### **2. Za jakým účelem vyjíždíte na kole?**

- a) Do zaměstnání/školy
- b) Na výlet po zpevněných cestách
- c) Na terénní trasy (singltreky, lesní cesty)
- d) Na dovolené
- e) Na závody
- f) Za tréninkem, sportem

#### **3. S kým většinou vyjíždíte na kole?**

- a) Sám
- b) S přáteli (soukromá akce)
- c) S partnerem/partnerkou
- d) S celou rodinou
- e) V rámci organizované skupiny s průvodcem
- f) S cestovní kanceláří/agenturou
- g) S někým jiným

#### **4. Na jak dlouho většinou vyjíždíte na kole?**

- a) Vyjíždka v délce 1-2 hodiny
- b) Krátký půldenní výlet
- c) Celodenní výlet
- d) Dvoudenní výlet
- e) Tří a vícedenní výlet

#### **5. Co používáte k orientaci na cyklovýletě nebo vyjíždce?**

- a) Podrobnou tištěnou cykloturistickou mapu
- b) Informační tabule, cykloznačení a přeptám se
- c) GPS navigaci
- d) Jiné pomůcky
- e) Žádné pomůcky k orientaci nepoužívám

**6. Pokud byste si mohli vybrat, kterou cestu byste volili?**

- a) Nezpevněnou cestu s obtížnějším stylem jízdy
- b) Silnici (s nízkým silničním provozem)
- c) Rozhoduji se jinak

**7. Jaké využíváte objekty?**

- a) Restaurace, občerstvení
- b) Ubytovací zařízení
- c) Odpočívadla, posezení
- d) Mapy, rozcestníky, ukazatele a cyklistické značky umístěné podél tras/stezek
- e) Sportovní objekty (hřiště, dětská hřiště apod.)
- f) Vodní objekty (koupaliště, aquaparky, venkovní bazény apod.)
- g) Informační objekty turistických tras (naučné stezky, naučné tabule, mapy apod.)
- h) Jiné rekreační objekty

**8. Sledujete příslušnou certifikaci zařízení (cyklisté vítání aj.)**

- a) Rozhodně ano
- b) Spíše ano
- c) Spíše ne
- d) Rozhodně ne

**9. Co Vás na výletě zajímá především?**

- a) Historické a technické památky a zajímavosti
- b) Hrady, zámky, muzea apod.
- c) Příroda a přírodní zajímavosti
- d) Doplnující sportovní a rekreační zařízení (koupaliště, hřiště)
- e) Gastronomické zážitky
- f) Téměř nic, jedu zejména pro užitek z vlastní jízdy

**10. Co byste upřednostnili pro zabezpečení kola při prohlídce zajímavostí (hrad, centrum měst...) nebo při návštěvě restaurace, obchodu apod.**

- a) Volně přístupný kvalitní stojan k uzamknutí kola
- b) Bezpečnou úschovnu jako placenou službu

**11. Jako cyklista máte zájem o účast na organizovaných akcích:**

- a) Společné cyklovyjíždky s přáteli
- b) Sportovně – společenské akce, spojené s vyjíždkami a dalším programem (akce organizované Klubem českých turistů, cyklosrazy)
- c) Závody
- d) Ne, o účast na organizovaných akcích nemám zájem
- e) Jiné. Uveďte jaké:...

**12. Hodnocení cykloturistiky na Hodonínsku jako celku**

- a) Velmi dobrá
- b) Dobrá
- c) Průměrná
- d) Špatná
- e) Velmi špatná

**13. Kde získáváte zdroje informací v oblasti cykloturistiky na Hodonínsku?**

- a) Internet
- b) Diskusní fóra na internetu a sociální síti
- c) Přátelé, známí
- d) Tištěné publikace (mapy, průvodce, knihy)
- e) Články v novinách a časopisech
- f) Mapy a informační tabule umístěné podél tras a stezek
- g) Letáčky, volně dostupné propagační materiály
- h) Informační centra
- i) Jiné zdroje. Které: ...

**14. Co považujete za největší nedostatky při jízdě na kole?**

- a) Nekvalitní povrch stezky
- b) Špatně udržovaný povrch (kamínky, hlína, listí, větve...)
- c) Velký počet různorodých uživatelů najednou (cyklo, in-line, psi, kočárky)
- d) Malou šířku stezky (méně než 2,5 m)
- e) Problematické přejezdy (železniční trať, dlážděný most, chodník...)
- f) Nevyřešené průjezdy obcemi a areály, ležícími na delších trasách
- g) Špatně značená nebezpečná místa
- h) Nevhodné orientační značení
- i) Chybějící doprovodné služby
- j) Jiné nedostatky

**15. Jste v oblasti Hodonínska spokojen s...** (hodnotící stupnice – 1 – absolutně spokojen, 2 – docela spokojen, 3 – ani spokojen, ani nespokojen, 4 – docela nespokojen, 5 – absolutně nespokojen, 6 – nemohu soudit)

	1	2	3	4	5	6
Množstvím						
Kvalitou povrchu						
Kvalitou značení						
Kvalitou tras/stezek na Hodonínsku s porovnáním v jiných regionech						
Bezpečnostními opatřeními podél tras/stezek (závory, dopravní značky, přejezdy...)						
Dostatkem zařízení s možnostmi občerstvení						
Internetovými zdroji map, informací, tipů a rad						
Tištěnými zdroji map, informací, tipů a rad						
Kvalitou informací podávaných v informačních centrech						

**16. Chybí Vám na Hodonínsku nějaká cyklotrasa/cyklostezka? Pokud ano, jaká?**

**17. Jste:**

a) Muž

b) Žena

**18. Kolik Vám je let?**

a) Méně než 25

d) 45 - 54

b) 25 - 34

e) 55 a více

c) 35 - 44

**Děkuji za Váš čas.**